N° 85-002-X au catalogue
ISSN 1205-8882

Juristat

La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2015

par Samuel Perreault
Centre canadien de la statistique juridique

Date de diffusion : le 14 décembre 2016

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros sans frais suivants :

- Service de renseignements statistiques 1-800-263-1136
- Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants 1-800-363-7629
- Télécopieur 1-877-287-4369

Programme des services de dépôt

- Service de renseignements 1-800-635-7943
- Télécopieur 1-800-565-7757

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « Normes de service à la clientèle ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Signes conventionnels dans les tableaux

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0[s]	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
[p]	provisoire
[r]	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
[E]	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié
*	valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence (p<0,05)

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2016

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'entente de licence ouverte de Statistique Canada.

Une version HTML **est aussi disponible.**

This publication is also available in English.

La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2015 : faits saillants

- La police a déclaré 72 039 affaires de conduite avec facultés affaiblies en 2015, ce qui correspond à un taux de 201 affaires pour 100 000 habitants. Il s'agit du plus faible taux observé depuis que des données sur la conduite avec facultés affaiblies ont été recueillies pour la première fois en 1986 (-65 %). Le taux noté en 2015 était de 4 % inférieur à celui enregistré en 2014.
- Près de 3 000 affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ont été déclarées par la police, ce qui représente 4 % des affaires de conduite avec facultés affaiblies. Cette proportion est deux fois plus élevée qu'en 2009, lorsque les données sur la conduite avec facultés affaiblies par la drogue sont devenues disponibles.
- Les taux de conduite avec facultés affaiblies les plus élevés ont été enregistrés dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon et en Saskatchewan. Les taux les plus faibles ont été observés en Ontario, au Québec et au Manitoba.
- Les taux de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue les plus élevés en 2015 ont été enregistrés dans les trois territoires ainsi que dans les provinces de l'Atlantique, alors que l'Ontario a affiché, de loin, le taux le plus faible.
- Alors que les régions métropolitaines de recensement (RMR) représentent environ 70 % de la population, la moitié des affaires de conduite avec facultés affaiblies en 2015 sont survenues dans celles-ci.
- Parmi les RMR, St. John's a enregistré le taux le plus élevé de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et le taux le plus élevé de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue.
- En 2015, la majorité des personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies étaient des hommes. Cependant, la proportion représentée par les femmes a considérablement augmenté au cours des 30 dernières années, passant de 8 % en 1986 à 20 % en 2015.
- Les taux les plus élevés de conduite avec facultés affaiblies ont été enregistrés par les jeunes adultes de 20 à 24 ans. Toutefois, ce sont aussi les jeunes conducteurs qui ont affiché les plus fortes baisses des taux depuis 2009.
- Près de la moitié des affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police en 2014 sont survenues entre 23 h et 4 h. C'est aussi durant cette période de la journée que les plus importantes baisses ont été enregistrées au cours des dernières années. Comparativement aux affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, le moment où les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue surviennent varie beaucoup moins selon les jours et l'heure de la journée.
- Les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue étaient moins susceptibles d'être classées par mise en accusation que les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Lorsqu'elles étaient entendues par les tribunaux, ces causes prenaient aussi plus de temps à être réglées et étaient moins susceptibles de se solder par un verdict de culpabilité.
- En 2014-2015, parmi les accusés dont une cause de conduite avec facultés affaiblies a été traitée par les tribunaux, 1 conducteur sur 6 avait déjà été accusé dans une autre cause de conduite avec facultés affaiblies au cours des 10 années précédentes.
- Un peu moins de 1 conducteur sur 20 en Ontario, au Manitoba, en Alberta, au Yukon et au Nunavut a déclaré avoir, au cours des 12 mois précédents, conduit après avoir bu au moins deux boissons alcoolisées dans l'heure ayant précédé le départ. Parmi ceux-ci, plus des trois quarts (76 %) l'ont fait plus d'une fois.
- De saines habitudes de vie étaient généralement liées à une plus faible probabilité de conduire avec les facultés affaiblies, mais les personnes pratiquant des sports d'équipe étaient plus susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir bu.
- Les personnes ayant déclaré d'autres comportements à risque au volant, comme être plus agressif que la moyenne, s'adonner aux excès de vitesse ou utiliser un téléphone cellulaire, étaient plus susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir bu.

La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2015

par Samuel Perreault

Malgré une baisse des taux de conduite avec facultés affaiblies au cours des 30 dernières années, celle-ci demeure l'une des infractions criminelles les plus fréquentes et figure parmi les principales causes de décès ayant une origine criminelle au Canada. De plus, alors que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool est moins courante depuis quelques décennies, la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, au contraire, est en hausse (Allen, 2016).

En 2008, des modifications au *Code criminel* concernant la conduite avec facultés affaiblies sont entrées en vigueur. Elles comprenaient notamment la mise en œuvre du Programme d'évaluation et de classification des drogues et le déploiement d'experts en reconnaissance de drogues (Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2015) (voir l'encadré 3). De plus, le gouvernement du Canada envisage actuellement la légalisation de la marijuana, ce qui pourrait avoir une incidence sur les mesures législatives à venir entourant la conduite avec facultés affaiblies de même que sur les méthodes employées pour détecter les conducteurs ayant les facultés affaiblies par la drogue (ministère de la Justice Canada, 2016).

Puisque la conduite avec facultés affaiblies est l'infraction la plus courante dans les causes entendues par les tribunaux de juridiction criminelle (Maxwell, 2015), les tendances en matière de conduite avec facultés affaiblies, y compris la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, peuvent avoir une incidence importante sur la charge de travail des tribunaux. Cela a été reconnu dans un rapport récent du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, soulignant au passage l'importance de réduire les délais de traitement (Comités du Sénat du Canada, 2016). De plus, il semble que la preuve recueillie dans le cadre du Programme d'évaluation et de classification des drogues établi en 2008 serait plus difficile à faire accepter par les tribunaux que ce n'est le cas pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (Centre canadien de lutte contre les toxicomanies, 2015; Sécurité publique Canada, 2011).

Afin que les différents acteurs du système de justice soient mieux outillés pour répondre adéquatement à ces enjeux, il est important de suivre l'évolution au fil du temps de l'étendue, de la nature et des caractéristiques de la conduite avec facultés affaiblies, y compris la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, et de comprendre le cheminement de ces causes dans les tribunaux de juridiction criminelle.

À l'aide des données policières recueillies au moyen du Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) et des données de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (EITJC), cet article de *Juristat* présente une analyse de la conduite avec facultés affaiblies au Canada. De plus, des données de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) sont utilisées pour fournir de l'information sur la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool autodéclarée, y compris les caractéristiques des conducteurs et les facteurs influant sur la conduite avec facultés affaiblies.

Encadré 1
Définition de conduite avec facultés affaiblies

La définition de conduite avec facultés affaiblies utilisée dans les deux premières sections de cet article correspond à celle qui figure dans le *Code criminel* :

> Paragraphe **253(1)** Commet une infraction quiconque conduit un véhicule à moteur, un bateau, un aéronef ou du matériel ferroviaire, ou aide à conduire un aéronef ou du matériel ferroviaire, ou a la garde ou le contrôle d'un véhicule à moteur, d'un bateau, d'un aéronef ou de matériel ferroviaire, que ceux-ci soient en mouvement ou non, dans les cas suivants :
> **a)** lorsque sa capacité de conduire ce véhicule, ce bateau, cet aéronef ou ce matériel ferroviaire est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue;
> **b)** lorsqu'il a consommé une quantité d'alcool telle que son alcoolémie dépasse quatre-vingts milligrammes d'alcool par cent millilitres de sang.

Lois provinciales

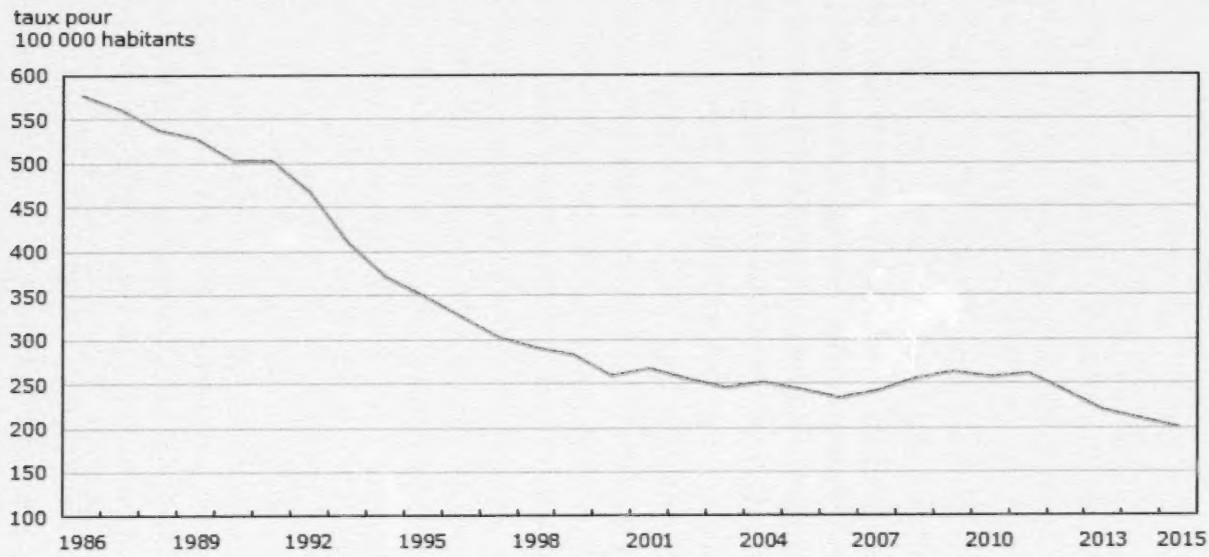
En plus des dispositions prévues au *Code criminel*, les lois provinciales sur la sécurité routière prévoient la suspension du permis de conduire en cas de conduite avec facultés affaiblies, de même que la tolérance zéro pour les jeunes conducteurs ou les apprentis conducteurs. La majorité des provinces prévoient aussi des amendes pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie élevé (généralement 50 mg d'alcool par 100 ml de sang ou plus, mais inférieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang), ainsi que la possibilité d'imposer un programme d'évaluation ou d'éducation, ou l'obligation d'utiliser un antidémarreur éthylométrique. Il convient de noter que les affaires de conduite avec facultés affaiblies en vertu des lois provinciales, mais pas du *Code criminel*, ne sont pas comprises dans les données présentées dans les deux premières sections de cet article.

Section 1 : La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarées par la police

La conduite avec facultés affaiblies déclarée par la police atteint son plus bas niveau en 30 ans

En 2015, la conduite avec facultés affaiblies déclarée par la police a atteint son plus bas niveau depuis 1986, année où les données sur la conduite avec facultés affaiblies ont été recueillies pour la première fois. Tant le nombre d'affaires déclarées par la police que le taux de conduite avec facultés affaiblies pour 100 000 habitants affichent un recul depuis 30 ans (graphique 1.1)[1].

Graphique 1.1
Taux d'affaires de conduite avec facultés affaiblies, Canada, 1986 à 2015



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les chiffres de population sont fondés sur des estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

La police a déclaré 72 039 affaires de conduite avec facultés affaiblies à l'échelle du pays, ce qui correspond à un taux de 201 affaires pour 100 000 habitants (tableau 1.1). Ce taux est de 4 % inférieur à celui enregistré en 2014 (210 pour 100 000 habitants) et de 65 % inférieur à celui noté en 1986 (577 pour 100 000 habitants).

Le taux de conduite avec facultés affaiblies a affiché une baisse presque constante de 1986 jusqu'au début des années 2000. Il est demeuré relativement stable par la suite, enregistrant de légères fluctuations ponctuelles jusqu'au début de la présente décennie, alors qu'il a repris une tendance à la baisse.

Il est important de noter que le taux de conduite avec facultés affaiblies peut varier en fonction de plusieurs facteurs et peut être influencé par les pratiques d'application de la loi, comme les barrages routiers. Étant donné que la majorité des affaires de conduite avec facultés affaiblies ne font pas de victime directe, la détection peut, par rapport à d'autres types de crimes, être davantage influencée par les priorités en matière d'application de la loi et les ressources policières qui y sont consacrées. En outre, les modifications législatives et les attitudes du public à l'égard de la conduite avec facultés affaiblies peuvent aussi avoir une influence.

La conduite avec facultés affaiblies causant la mort et la conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles sont moins susceptibles d'être influencées par ces facteurs que les autres affaires de conduite avec facultés affaiblies, et plus susceptibles d'être systématiquement portées à l'attention de la police. Pour ces infractions précises, on note également une importante baisse. En 2015, la police a déclaré 122 affaires de conduite avec facultés affaiblies causant la mort et 596 affaires de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles. En comparaison, en 1986, la police en avait

déclaré 196 et 1 581, respectivement. Lorsque l'on tient compte de la taille de la population de chaque époque, cela correspond à une diminution des taux de 55 % et de 73 %, respectivement.

Comparativement à l'année précédente, le nombre d'affaires de conduite avec facultés affaiblies causant la mort et de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles a aussi diminué. En 2014, la police avait déclaré 130 affaires de conduite avec facultés affaiblies causant la mort et 605 affaires de conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles.

Encadré 2
Historique de certaines modifications apportées au *Code criminel* ayant une incidence sur les infractions de conduite avec facultés affaiblies

1921 : Le Parlement inscrit au *Code criminel* l'infraction punissable par procédure sommaire pour conduite en état d'ébriété.

1930 : Le Parlement fait de la conduite en état d'ébriété une infraction mixte, c'est-à-dire que la Couronne peut choisir de procéder soit par déclaration sommaire de culpabilité, soit par mise en accusation.

1951 : Le Parlement maintient en vigueur l'infraction de conduite en état d'ébriété et adopte une infraction mixte de conduite avec facultés affaiblies.

1969 : L'infraction de conduite en état d'ébriété adoptée en 1921 est abrogée. L'infraction de conduite avec facultés affaiblies est retenue et le Parlement ajoute l'infraction de conduite avec un taux d'alcoolémie dépassant 80 mg d'alcool par 100 ml de sang et l'infraction de refus de fournir un échantillon d'haleine au moyen d'un alcootest approuvé en tant qu'infraction punissable par procédure sommaire (transformée en infraction mixte en 1975).

1985 : L'interdiction de conduire un véhicule avec les facultés affaiblies comprend maintenant les aéronefs et les bateaux. Les peines maximales sont alourdies, passant à 14 ans lorsque la conduite avec facultés affaiblies cause la mort, et à 10 ans lorsqu'elle cause des lésions corporelles. Une période d'interdiction obligatoire de conduire est introduite et des ajustements sont apportés aux peines.

1999 : La conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie dépassant 160 mg d'alcool par 100 ml de sang devient un facteur aggravant. Un juge peut dorénavant imposer au contrevenant de suivre un traitement ou d'utiliser un antidémarreur éthylométrique. Les périodes minimales d'interdiction de conduire sont augmentées et l'amende minimale pour une première infraction pour conduite avec facultés affaiblies passe de 300 $ à 600 $.

2000 : La peine maximale pour conduite avec facultés affaiblies causant la mort est alourdie; l'infraction devient passible d'une peine d'emprisonnement à vie.

2008 : L'amende minimale pour une première infraction passe de 600 $ à 1 000 $. La peine minimale pour une seconde infraction passe de 14 à 30 jours d'emprisonnement, et de 90 à 120 jours pour les infractions subséquentes. De plus, la police est dorénavant autorisée à effectuer des tests en bordure de la route et à demander des évaluations par des agents évaluateurs auprès de conducteurs soupçonnés de conduire avec les facultés affaiblies par la drogue.

Décisions récentes de la Cour suprême du Canada

2012 : *R. c.* St-Onge Lamoureux (2012 CSC 57). La loi adoptée par le gouvernement fédéral en 2008 avait ajouté de nouvelles exigences en matière de défense pour les personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies. Ces exigences avaient pour but de limiter la défense dite de « deux bières ». Cette dernière permettait à la défense de contester les résultats d'un dispositif approuvé en faisant appel à un expert pour évaluer l'état d'ébriété de l'accusé selon le nombre de boissons alcoolisées qu'il a consommées, ses caractéristiques physiques et la période de temps durant laquelle il a consommé l'alcool.

À partir de 2008, l'accusé devait désormais a) démontrer un mauvais fonctionnement ou une mauvaise utilisation de l'appareil utilisé pour calculer le taux d'alcoolémie, b) démontrer que le mauvais fonctionnement a causé une lecture supérieure à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang; c) démontrer une preuve soulevant un doute sur le fait que le taux d'alcoolémie dépassait 80 mg d'alcool par 100 ml de sang (la défense des « deux bières »). En novembre 2012, la Cour suprême du Canada décida que seul le point a) était une exigence valide. Par ailleurs, une preuve de consommation ne suffit pas, à elle seule, à démontrer le fonctionnement inadéquat ou l'utilisation incorrecte d'un appareil approuvé.

2015 : Goodwin *c.* Colombie-Britannique (Superintendant of Motor vehicles) (2015 CSC 46). En 2010, la Colombie-Britannique a ajouté les paragraphes 215.41 à 215.51 à son *Motor Vehicle Act*. Cette loi entraînait une suspension automatique du permis de conduire, l'interdiction de conduite pendant une période de 90 jours et le remisage du véhicule pour les personnes échouant à un test ou refusant de passer le test sur un appareil de détection approuvé. Ces dispositions provinciales ont été contestées sous motif qu'elles écartaient le droit criminel. Lors de sa décision de 2015, la Cour suprême du Canada a confirmé à l'unanimité la validité de la loi provinciale.

Hausse de la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarée par la police

En juillet 2008, des dispositions au *Code criminel* sont entrées en vigueur, permettant à la police d'effectuer des tests obligatoires sur les lieux auprès des conducteurs soupçonnés de conduire avec les facultés affaiblies par la drogue (voir l'encadré 1).

En 2009, soit la première année complète après l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions, la police a déclaré 1 455 affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, ce qui représentait moins de 2 % de l'ensemble des affaires de conduite avec facultés affaiblies cette année-là. En 2015, le nombre d'affaires de conduite avec facultés affaiblies par la drogue avait presque doublé, se chiffrant à 2 786 affaires, soit 4 % de toutes les affaires de conduite avec facultés affaiblies.

Cependant, il est difficile de savoir si cette tendance reflète une hausse réelle du nombre de conducteurs ayant les facultés affaiblies par la drogue ou bien si elle est plus attribuable à une meilleure détection et déclaration par la police.

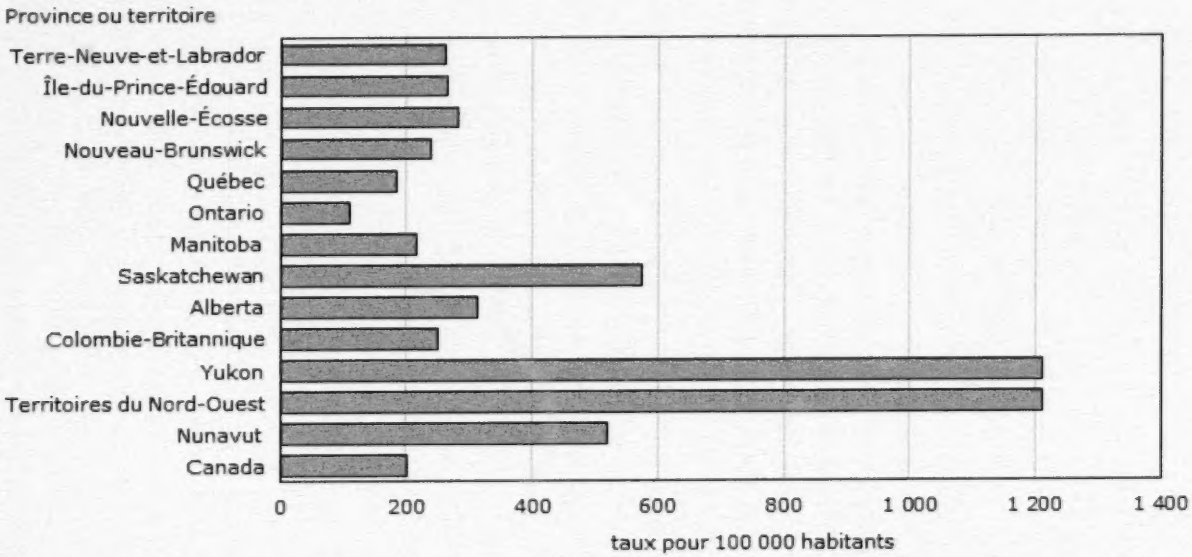
Par ailleurs, le nombre d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue causant la mort ou causant des lésions corporelles est demeuré relativement stable durant cette période. En 2015, la police en a déclaré 7 et 19 respectivement, soit des chiffres similaires à la moyenne enregistrée de 2009 à 2014. En revanche, le nombre d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool causant la mort ou des lésions corporelles a reculé durant la même période.

Il convient aussi de noter que certains conducteurs interceptés par la police pouvaient avoir les facultés affaiblies à la fois par l'alcool et par la drogue. En 2015, la police a déclaré que l'alcool et la drogue étaient tous deux en cause dans 519 affaires de conduite avec facultés affaiblies. Comme il est généralement plus simple pour la police de porter des accusations pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool[2], la majorité de ces cas (87 %) ont été consignés comme tels plutôt que comme des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue[3].

La Saskatchewan enregistre le taux de conduite avec facultés affaiblies déclarée par la police le plus élevé parmi les provinces

La Saskatchewan a enregistré le taux de conduite avec facultés affaiblies le plus élevé parmi les provinces en 2015, soit 575 affaires pour 100 000 habitants. Ce taux est largement supérieur à celui observé dans toutes les autres provinces; venait ensuite l'Alberta, affichant un taux d'un peu plus de la moitié de celui de la Saskatchewan (314 pour 100 000 habitants). Les taux de conduite avec facultés affaiblies étaient toutefois supérieurs à celui de la Saskatchewan dans deux des trois territoires : le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest (tableau 1.1, graphique 1.2).

Graphique 1.2
Taux d'affaires de conduite avec facultés affaiblies, selon la province ou le territoire, 2015



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les chiffres de population sont fondés sur des estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Au cours des 30 dernières années, toutes les provinces ont vu leur taux de conduite avec facultés affaiblies diminuer considérablement. L'Île-du-Prince-Édouard, l'Ontario, l'Alberta et le Manitoba ont connu les baisses les plus marquées durant cette période, leurs taux ayant tous diminué de près de 75 %. En revanche, la Saskatchewan a connu la plus faible baisse (-37 %).

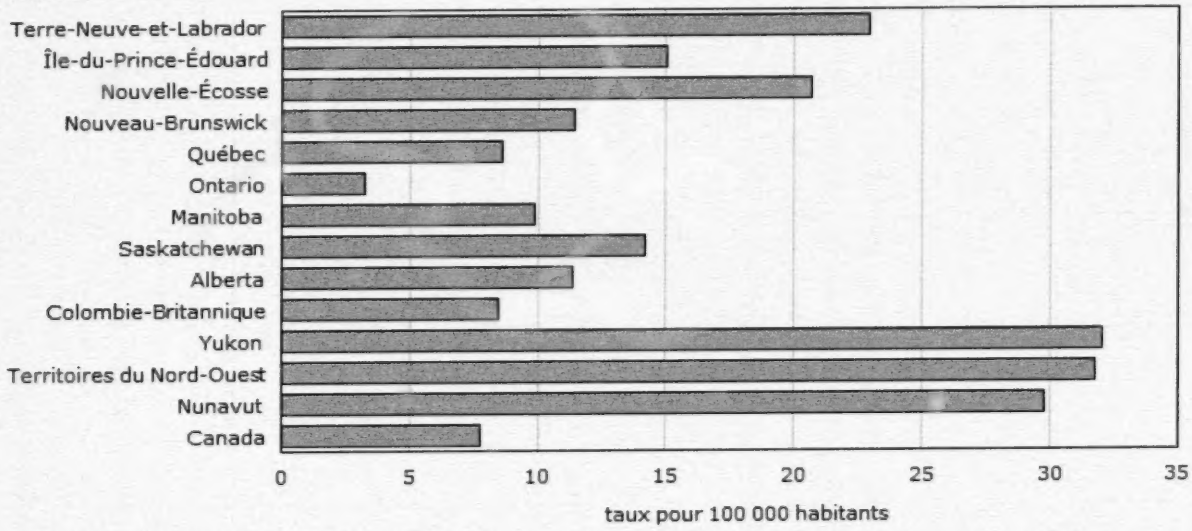
Dans toutes les provinces, l'essentiel de la baisse du taux de conduite avec facultés affaiblies s'est produit avant les années 2000. Ensuite, les tendances ont varié selon les provinces, certaines connaissant de légers regains, d'autres de légères diminutions. Toutefois, les taux de conduite avec facultés affaiblies ont diminué dans toutes les provinces au cours des trois dernières années.

La situation diffère quelque peu dans les territoires. En effet, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, les taux de conduite avec facultés affaiblies ont connu une nette augmentation du début à la fin des années 2000. Puis, comme dans les provinces, ces taux ont affiché une tendance à la baisse au cours des dernières années. De façon générale, la tendance au Yukon était similaire à celle observée dans les provinces, mais le taux de conduite avec facultés affaiblies y a augmenté depuis le début de cette décennie. Il convient de souligner que les variations entre les provinces et les territoires ainsi que les variations au fil du temps peuvent être influencées par les différentes mesures prises par les provinces et les territoires pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies de même que par les pratiques d'application de la loi.

Terre-Neuve-et-Labrador enregistre le plus haut taux de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarée par la police parmi les provinces

Alors que la Saskatchewan a affiché, dans l'ensemble, le taux de conduite avec facultés affaiblies le plus élevé parmi les provinces en 2015, le portrait était quelque peu différent en ce qui a trait à la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue plus spécifiquement. En effet, c'est dans les provinces de l'Atlantique que les taux les plus élevés de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ont été enregistrés. Le taux le plus élevé a été observé à Terre-Neuve-et-Labrador (22,9 affaires pour 100 000 habitants); venaient ensuite la Nouvelle-Écosse (20,7 pour 100 000 habitants) et l'Île-du-Prince-Édouard (15,0 pour 100 000 habitants). Ces taux demeurent toutefois inférieurs à ceux qui ont été enregistrés dans chacun des trois territoires (graphique 1.3).

Graphique 1.3
Taux d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarées par la police, selon la province ou le territoire, 2015



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les chiffres de population sont fondés sur des estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

En revanche, en 2015, parmi les provinces et les territoires, l'Ontario a affiché de loin le plus faible taux de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, soit 3,2 affaires pour 100 000 habitants; venaient ensuite la Colombie-Britannique (8,5 pour 100 000 habitants) et le Québec (8,6 pour 100 000 habitants). L'Ontario est la seule province à avoir enregistré un taux de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue inférieur à la moyenne nationale (7,8 pour 100 000 habitants).

Encadré 3
Programme d'évaluation et de classification des drogues

« Le programme de classification et d'évaluation des drogues a été créé à Los Angeles dans les années 70. […] Le service de police de Los Angeles s'est servi de tests de sobriété normalisés et de connaissances médicales établies pour élaborer une procédure par étape afin de déterminer s'il y a eu consommation de drogue. Lorsqu'une personne est soupçonnée d'avoir consommé de la drogue, elle est évaluée au regard de sept catégories de drogues (neurodépresseurs, inhalants, anesthésiques dissociatifs, cannabis, stimulants, hallucinogènes et analgésiques narcotiques). L'évaluation de l'expert en reconnaissance de drogues (ERD) doit aussi lui permettre de déterminer si les signes de facultés affaiblies observés chez la personne proviennent plutôt de son état de santé (maladie, fatigue, état mental, etc.).

Le programme des ERD a été mis en œuvre en Colombie-Britannique en octobre 1995 et un premier cours national a été offert en janvier 2003. Le programme a été fondé en droit en juillet 2008 quand sont entrées en vigueur des dispositions du Code criminel *qui rendaient obligatoire l'évaluation de reconnaissance de drogues quand l'ordre en était donné. La loi oblige le conducteur à se soumettre à des tests de sobriété normalisés (tests de coordination psychophysique) sur le bas-côté. En cas de signe évident de facultés affaiblies, le conducteur doit accompagner le policier au poste où un policier formé au programme des ERD procédera à une évaluation plus poussée de reconnaissance de drogues. »* (Gendarmerie royale du Canada, 2016a).

Les RMR enregistrent proportionnellement moins d'affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police que les régions à l'extérieur des RMR

En 2015, on a enregistré, dans l'ensemble, moins d'affaires de conduite avec facultés affaiblies dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) en proportion de la taille de leur population; cela était d'autant plus vrai pour les affaires les plus graves.

Environ 7 Canadiens sur 10 habitent dans l'une des 33 RMR du pays. Cependant, on y a enregistré la moitié (50 %) de toutes les affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police. Cette constatation valait tant pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (50 %) que pour la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue (51 %).

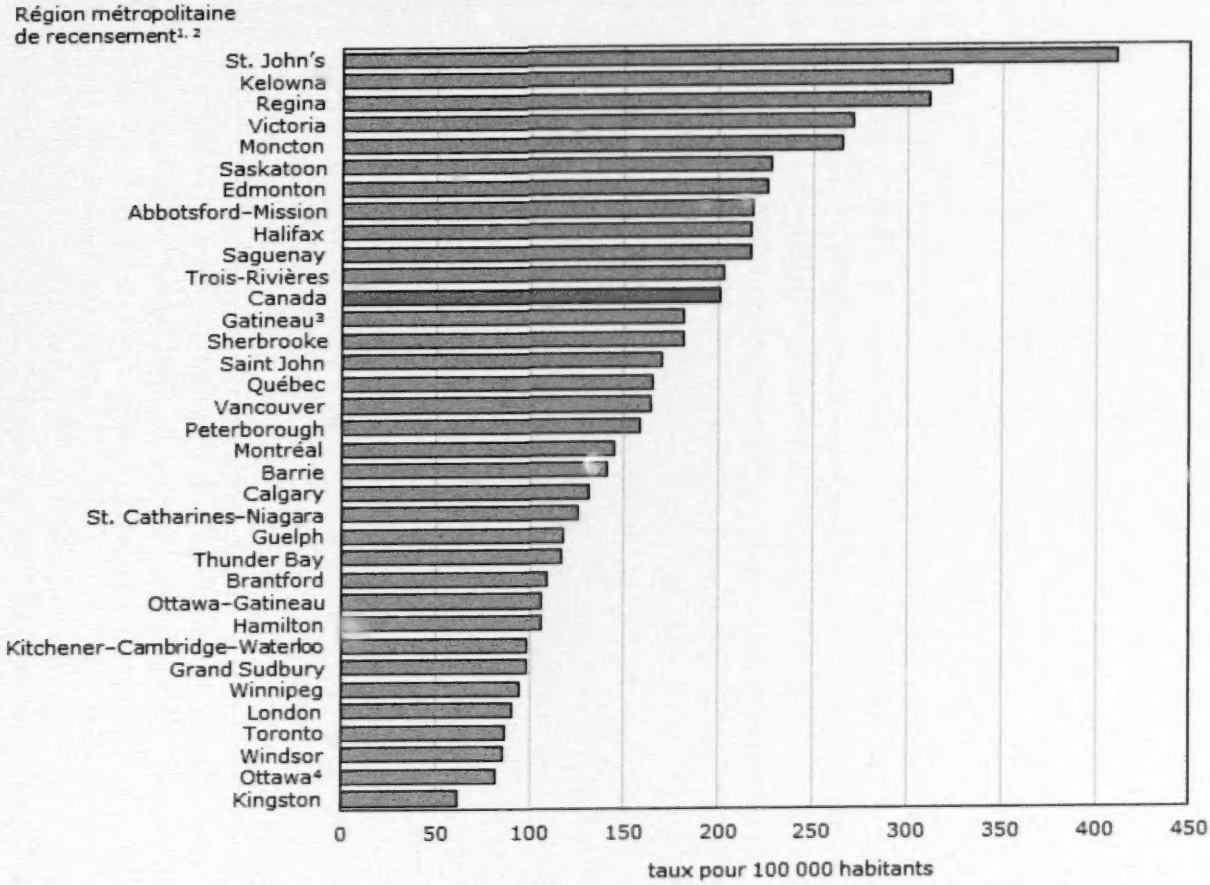
Cette différence était encore plus importante en ce qui avait trait aux affaires de conduite avec facultés affaiblies causant la mort, alors que moins du tiers (31 %) de celles-ci étaient survenues dans une RMR. Lorsqu'on regarde plus spécifiquement les trois RMR les plus populeuses — Toronto, Montréal et Vancouver —, on remarque que seulement 8 % des affaires de conduite avec facultés affaiblies causant la mort s'y sont produites, alors que ces trois RMR représentent 35 % de la population canadienne.

Les taux de conduite avec facultés affaiblies déclarée par la police qui sont généralement moins élevés dans les RMR pourraient en partie s'expliquer par différents facteurs. Notamment, on compte proportionnellement moins de ménages possédant un véhicule dans les RMR qu'à l'extérieur de celles-ci[4]. De plus, les distances à parcourir en milieu rural sont généralement plus longues, de sorte que les conducteurs aux facultés affaiblies sont plus longtemps sur la route et les risques d'incidents plus élevés. Les modes de transport alternatif peuvent également être plus limités dans les régions à l'extérieur des RMR (Robertson et autres, 2016; Paré et Larochelle, 2004). Enfin, en ce qui concerne la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue précisément, la disponibilité des experts en reconnaissance de drogues (ERD) peut être plus limitée dans certaines régions rurales que dans les RMR (Asbridge et Ogilvie, 2015).

St. John's enregistre le taux de conduite avec facultés affaiblies le plus élevé parmi les RMR

En 2015, St. John's a enregistré le taux le plus élevé de conduite avec facultés affaiblies parmi les RMR, soit 411 affaires pour 100 000 habitants. Les RMR de Kelowna et de Regina suivaient, ayant enregistré des taux de 323 et de 311 affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police pour 100 000 habitants, respectivement (tableau 1.2, graphique 1.4).

Graphique 1.4
Taux d'affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police, selon la région métropolitaine de recensement, 2015



1. Une région métropolitaine de recensement (RMR) est composée d'une ou de plusieurs municipalités voisines situées autour d'un grand noyau urbain. Une RMR doit compter au moins 100 000 habitants, dont au moins 50 000 vivent dans le noyau urbain. Pour faire partie de la RMR, les municipalités adjacentes doivent être fortement intégrées à la région urbaine centrale, le degré d'intégration étant mesuré par le débit de la migration quotidienne calculé à partir des données du recensement. Une RMR est normalement desservie par plus d'un service de police.
2. Les chiffres de population des RMR ont été ajustés pour correspondre aux limites des territoires des services de police.
3. Gatineau représente la partie de la RMR d'Ottawa–Gatineau située au Québec.
4. Ottawa représente la partie de la RMR d'Ottawa–Gatineau située en Ontario.

Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les chiffres de population sont fondés sur des estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada. La RMR d'Oshawa est exclue du présent graphique en raison du manque de correspondance entre les limites des territoires des services de police et celles de la RMR.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

En revanche, la RMR de Kingston a enregistré le plus faible taux, soit 62 affaires de conduite avec facultés affaiblies pour 100 000 habitants. Elle était suivie d'Ottawa (82 pour 100 000 habitants) et de Windsor (86 pour 100 000 habitants). La plupart des RMR ontariennes, sauf Hamilton (+21 %) et St. Catharines–Niagara (-6 %), ont enregistré une baisse d'au moins 10 % de leur taux de conduite avec facultés affaiblies au cours des 10 années précédentes.

Les différences entre les RMR étaient particulièrement importantes en ce qui avait trait à la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Alors que certaines RMR n'ont enregistré aucune affaire de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue en 2015 (Brantford et St. Catharines–Niagara), St. John's en a enregistré 88, ce qui représente un taux de 42,8 pour 100 000 habitants. Comme pour les variations entre les provinces, il convient de noter que certaines différences entre les RMR peuvent être attribuables aux différentes pratiques policières.

La proportion des affaires de conduite avec facultés affaiblies classées par mise en accusation est en baisse

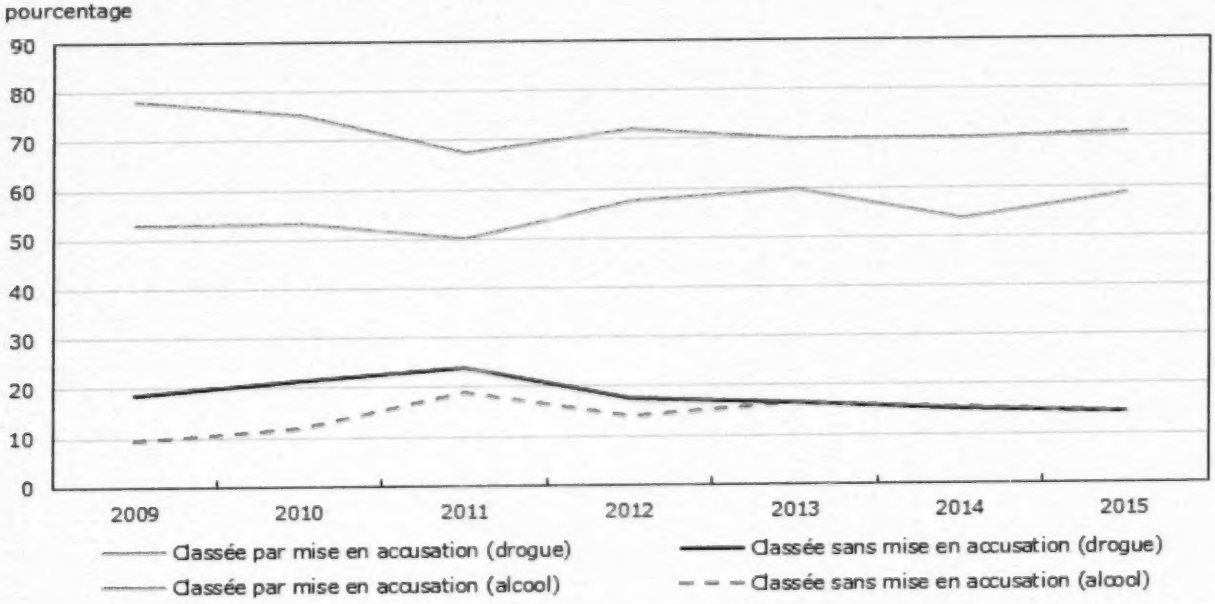
De moins en moins d'affaires de conduite avec facultés affaiblies donnent lieu à une inculpation en vertu du *Code criminel*. En 1998, près de 9 affaires de conduite avec facultés affaiblies sur 10 (89 %) avaient été classées par mise en accusation. En 2015, cette proportion atteignait 71 %, quoique cette proportion soit demeurée relativement stable au cours des quatre dernières années.

Plusieurs raisons peuvent inciter la police à ne pas déposer d'accusations criminelles, par exemple lorsque les différentes lectures de l'alcootest donnent des résultats contradictoires ou lorsque la police a dû interrompre l'intervention pour répondre à un appel plus urgent. Dans certains cas, la police peut aussi choisir de traiter l'affaire en vertu de lois provinciales. Par exemple, la Colombie-Britannique a adopté des modifications à son *Motor Vehicle Act* en septembre 2010 qui permettent, entre autres, la suspension immédiate et indéterminée du permis de conduire d'un conducteur soupçonné d'avoir conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang. En Colombie-Britannique, le taux de classement par mise en accusation en vertu du *Code criminel* est passé de 69 % en 2009 à 27 % en 2011.

La conduite avec les facultés affaiblies par la drogue est moins susceptible de donner lieu à une inculpation que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool

En 2015, les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarées par la police étaient moins susceptibles que les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool d'être classées par mise en accusation[5]. Parmi les 2 786 affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarées par la police en 2015, 1 633 ont mené à une inculpation (59 %). En comparaison, 71 % des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ont mené à une inculpation (graphique 1.5).

Graphique 1.5
Proportion des affaires de conduite avec facultés affaiblies, selon l'état de classement de l'affaire et la substance ayant affaibli les facultés, 2009 à 2015



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les affaires non classées sont comprises dans le calcul des pourcentages, mais ne figurent pas dans le présent graphique.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Cette différence pourrait être en partie attribuable aux différentes règles et exigences en matière de preuves, ainsi qu'aux différents moyens de détection utilisés selon la substance intoxicante. Il existe pour l'alcool une limite claire (80 mg d'alcool par 100 ml de sang) établie par l'alinéa 253b) du *Code criminel*. La police peut aussi compter sur un appareil de détection (alcootest) approuvé, qui est un outil de détection relativement fiable et simple à utiliser.

En revanche, aucune limite n'est établie dans le *Code criminel* en ce qui concerne le niveau d'intoxication aux drogues à partir duquel les facultés de conduire sont affaiblies, et aucun appareil de détection ne permet d'obtenir une mesure précise de l'affaiblissement des facultés par la drogue. Ainsi, pour déterminer qu'un conducteur a les facultés affaiblies par la drogue, ce dernier devra se soumettre à un test de coordination psychomotrice. S'il échoue, il devra ensuite être évalué au poste de police par un expert en reconnaissance de drogues et fournir un échantillon de substances corporelles aux fins d'analyse. Le conducteur serait alors inculpé en vertu de l'alinéa 253a) du *Code criminel*.

Il convient de souligner que le Programme d'évaluation et de classification des drogues, qui comprend les experts en reconnaissance de drogues, est seulement en place depuis 2008. Il est donc possible que les taux d'inculpation de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue augmentent au fur et à mesure que le système sera davantage rodé. Par ailleurs, de 2009 à 2015, la proportion des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ayant mené à une inculpation est passée de 53 % à 59 %. Durant la même période, cette proportion est passée de 78 % à 71 % pour les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue prennent davantage de temps à être classées que les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool

Autre signe que les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue peuvent être plus complexes que les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, elles prennent généralement plus de temps à être classées par la police.

La majorité des affaires classées de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police en 2015, que ce soit par l'alcool ou la drogue, l'ont été en une journée ou moins. Cependant, plus du quart (28 %) des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ont nécessité plus de 30 jours pour être classées. En comparaison, c'était le cas de 16 % des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

La majorité des personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies sont des hommes, mais la proportion de femmes est en hausse

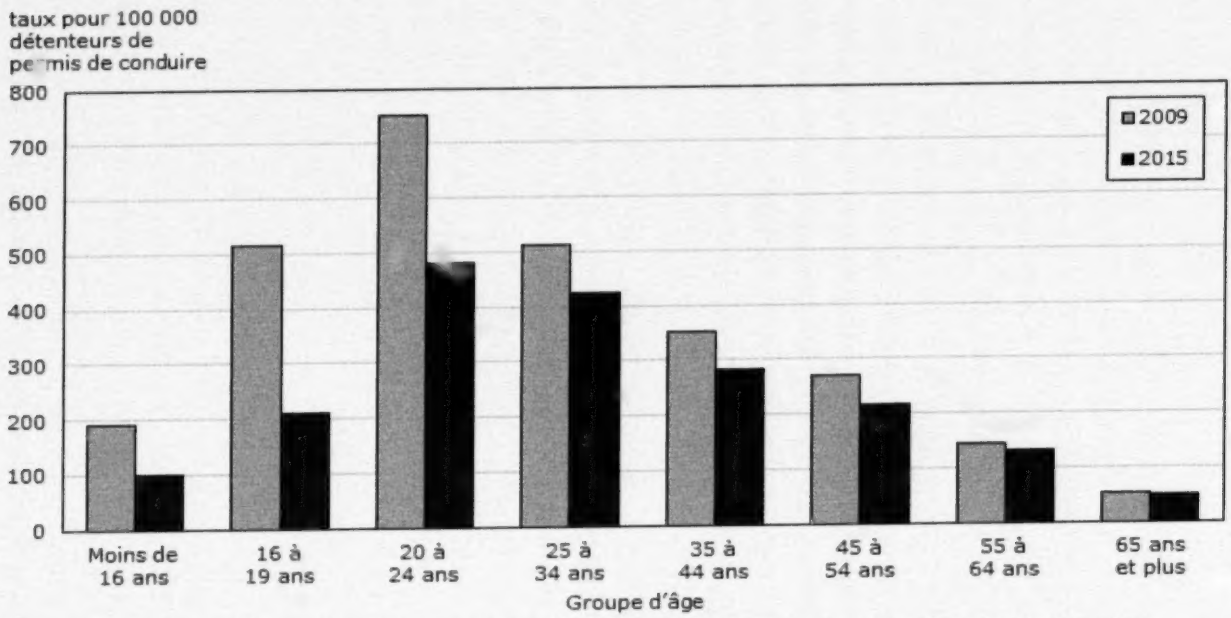
Comme c'est le cas pour la plupart des infractions criminelles, la majorité des personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies sont des hommes. Parmi les personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies en 2015, environ 4 sur 5 (80 %) étaient de sexe masculin. Cette proportion était semblable tant pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool que pour la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue.

Toutefois, la proportion de femmes parmi les personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies est en constante hausse depuis que des données sur le sujet sont recueillies. En 1986, 8 % des personnes inculpées de conduite avec facultés affaiblies étaient de sexe féminin, comparativement à 20 % en 2015. Ainsi, bien que le nombre d'affaires de conduite avec facultés affaiblies ait diminué de plus de moitié depuis 1986, le nombre de conductrices aux facultés affaiblies est pour sa part demeuré relativement stable.

Les conducteurs âgés de moins de 20 ans ont enregistré la plus importante baisse du taux de conduite avec facultés affaiblies déclarée par la police

Les jeunes adultes sont plus susceptibles que les conducteurs des autres groupes d'âge d'être les auteurs présumés de conduite avec facultés affaiblies. En 2015, le taux le plus élevé a été enregistré chez les conducteurs de 20 à 24 ans, soit un taux de 480 affaires pour 100 000 conducteurs[6]. Toutefois, ce taux est de 36 % inférieur à celui noté en 2009 (751 pour 100 000 conducteurs), ce qui représente l'une des plus fortes baisses enregistrées parmi tous les groupes d'âge (graphique 1.6). Cependant, la baisse la plus marquée a été observée chez les conducteurs âgés de 16 à 19 ans, leur taux de conduite avec facultés affaiblies étant passé de 517 affaires pour 100 000 conducteurs en 2009 à 210 affaires pour 100 000 conducteurs en 2015, en baisse de 59 %.

Graphique 1.6
Auteurs présumés de conduite avec facultés affaiblies, selon le groupe d'âge, Canada, 2009 et 2015

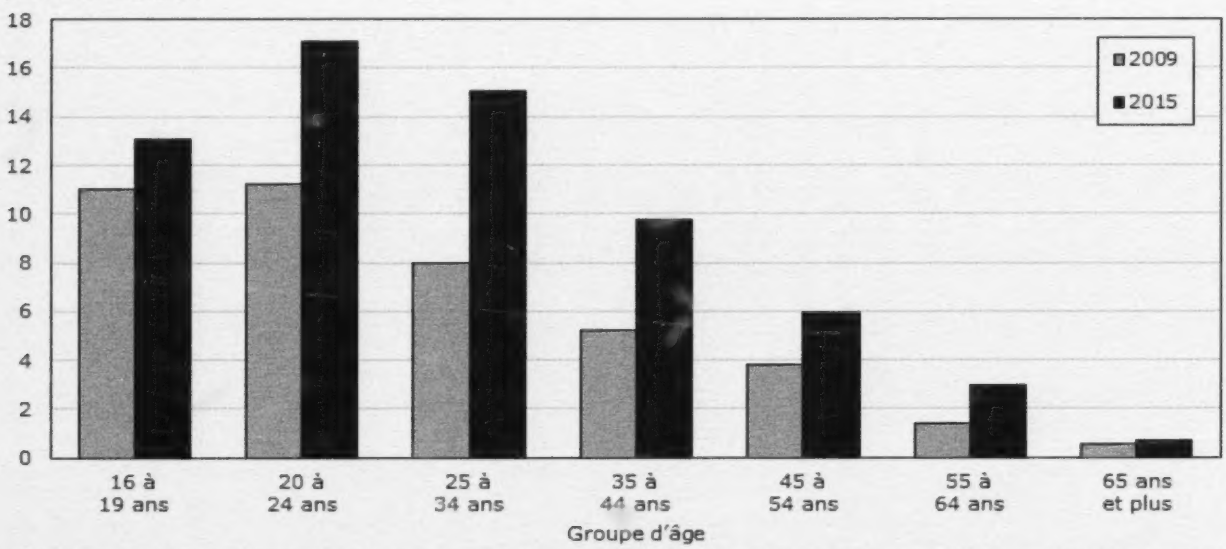


Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les données sur les détenteurs de permis de conduire sont tirées du rapport *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2014* publié par Transports Canada. Les taux pour 2015 sont fondés sur le nombre de détenteurs de permis de conduire en 2014, puisque les données de 2015 n'étaient pas encore disponibles.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Il est à noter que l'ensemble des provinces et des territoires, à l'exception du Nunavut, imposent un degré de tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les conducteurs novices, ce qui pourrait avoir eu une incidence sur les tendances observées pour ces groupes d'âge. Certaines provinces, dont l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan, ont récemment étendu cette tolérance zéro à l'ensemble des jeunes conducteurs, qu'ils soient novices ou non. Le Québec et le Nouveau-Brunswick sont d'ailleurs les deux provinces où le nombre d'affaires de conduite avec facultés affaiblies a le plus diminué chez les conducteurs âgés de moins de 20 ans entre 2009 et 2015.

À l'instar de la conduite avec facultés affaiblies dans son ensemble, la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue atteint un sommet chez les jeunes adultes, soit un taux de 17 affaires pour 100 000 conducteurs âgés de 20 à 24 ans. Entre 2009 et 2015, le taux de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue a augmenté chez les conducteurs de tout âge, les conducteurs de 55 à 64 ans ayant enregistré la plus forte hausse (+114 %), suivis de ceux âgés de 25 à 34 ans (+89 %) (graphique 1.7).

Graphique 1.7
Auteurs présumés de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, selon le groupe d'âge, 2009 et 2015

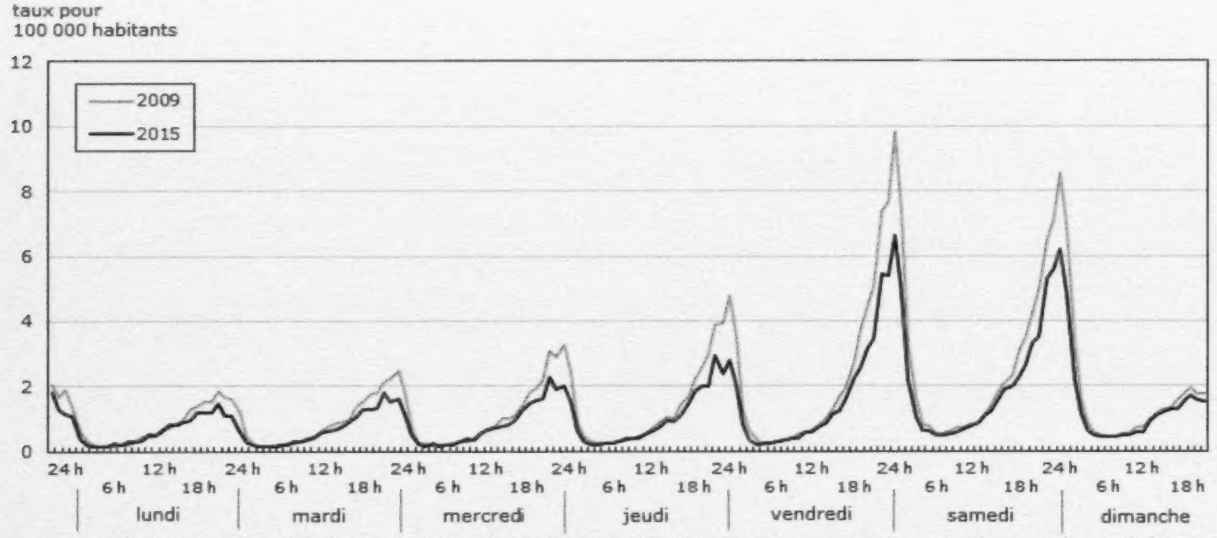


Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Le nombre d'auteurs présumés de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue âgés de moins de 16 ans était trop faible pour pouvoir être publié. Les données sur les détenteurs de permis de conduire sont tirées du rapport *Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2014* publié par Transports Canada. Les taux pour 2015 sont fondés sur le nombre de détenteurs de permis de conduire en 2014, puisque les données de 2015 n'étaient pas encore disponibles.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Environ la moitié des affaires de conduite avec facultés affaiblies sont survenues durant la fin de semaine

Les affaires de conduite avec facultés affaiblies sont plus susceptibles de survenir un jour de fin de semaine[7] que durant toute autre journée de la semaine. En 2015, le quart (25 %) des affaires sont survenues un samedi et presque autant (21 %) sont survenues un dimanche (graphique 1.8).

Graphique 1.8
Taux d'affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police, selon l'heure et le jour, Canada, 2009 et 2015



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les chiffres de population sont fondés sur des estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Dans l'ensemble, les affaires de conduite avec facultés affaiblies atteignent un sommet entre 2 h et 3 h. Cependant, ce sommet est surtout attribuable aux périodes de pointe des nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche. En semaine, c'est plutôt entre minuit et 1 h que les affaires de conduite avec facultés affaiblies sont les plus susceptibles de survenir. Toutes journées confondues, près de la moitié des affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police en 2015 étaient survenues entre 23 h et 4 h.

Bien que la majorité des affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police soient survenues durant la nuit, c'est aussi durant cette période de la journée qu'on a observé l'essentiel de la baisse des affaires de conduite avec facultés affaiblies. En 2015, la police a déclaré près de 11 000 affaires de conduite avec facultés affaiblies de moins qu'en 2009 pour la période comprise entre 23 h et 4 h, représentant 69 % de la baisse globale observée au chapitre de la conduite avec les facultés affaiblies depuis 2009.

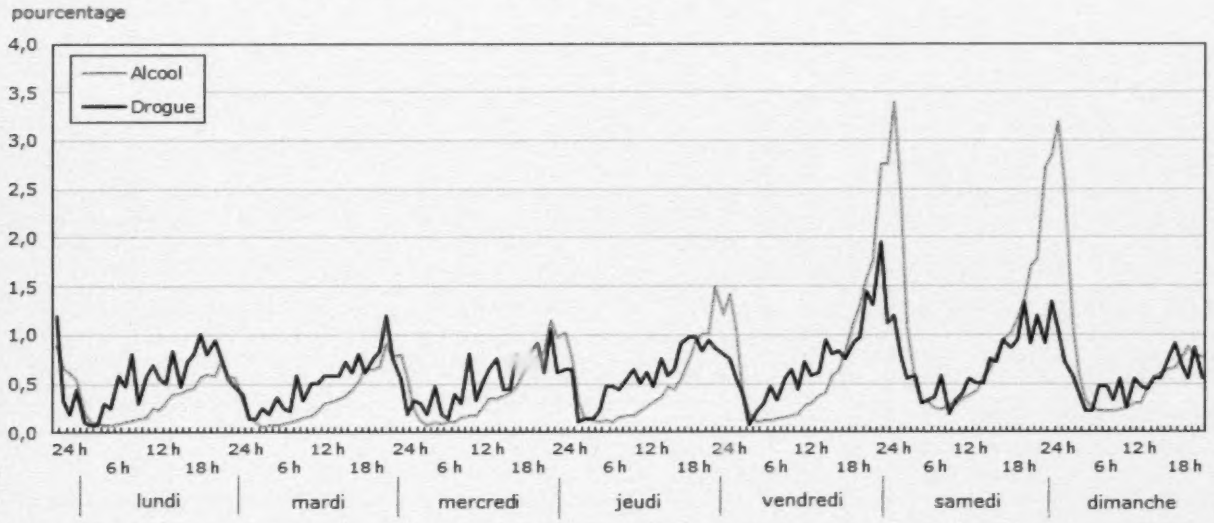
Alors que la période de pointe des affaires de conduite avec facultés affaiblies en 2009 se situait entre 2 h et 3 h presque chaque jour de la semaine, c'était seulement le cas les samedis et les dimanches en 2015. Pour les autres jours, la période de pointe s'est déplacée entre minuit et 1 h.

Les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue déclarées par la police fluctuent très peu selon l'heure ou le jour de la semaine

Comparativement aux affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, le nombre d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue variait beaucoup moins selon l'heure ou le jour de la semaine, tel que l'avait également noté une précédente étude (Beirness et Beasley, 2011).

Tout comme pour les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, le samedi (18 %) est la journée pour laquelle le plus d'affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ont été déclarées par la police. Néanmoins, moins du tiers (32 %) des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue sont survenues la fin de semaine en 2015, comparativement à près de la moitié (47 %) des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (graphique 1.9).

Graphique 1.9
Proportion d'affaires de conduite avec facultés affaiblies, selon la substance ayant affaibli les facultés et selon l'heure et le jour, Canada, 2015



Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. Les chiffres de population sont fondés sur des estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

La même tendance s'observe pour l'heure où surviennent les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Alors que près de la moitié (47 %) des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ont été enregistrées entre 23 h et 4 h, c'était le cas de 28 % des affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, soit environ la même proportion qu'entre 18 h et 23 h.

Cela donne à penser que la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue pourrait s'avérer plus difficile à combattre que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool puisque des recherches ont montré que le fait de viser les périodes de pointe connues serait l'une des approches les plus efficaces pour lutter contre l'alcool au volant (Éduc'alcool, 2010).

Section 2 : Les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue traitées par les tribunaux de juridiction criminelle

L'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (EITJC) permet de recueillir divers renseignements sur les causes entendues par les tribunaux de juridiction criminelle au Canada. Ces données sont recueillies et catégorisées selon la nomenclature du *Code criminel*. La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue sont ainsi traitées en vertu des mêmes articles (253 à 255). Les données policières recueillies dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) ont donc été combinées aux données de l'EITJC afin d'être en mesure de faire la distinction entre la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue[8].

Pour la période de 2010-2011 à 2014-2015, on a été en mesure de trouver une correspondance entre les enregistrements du Programme DUC et de l'EITJC pour un total de 185 667 causes, soit 87 % des causes dont l'accusation la plus grave en était une de conduite avec facultés affaiblies. De ce nombre, environ 3 700 (2 %) étaient liées à au moins une infraction de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue.

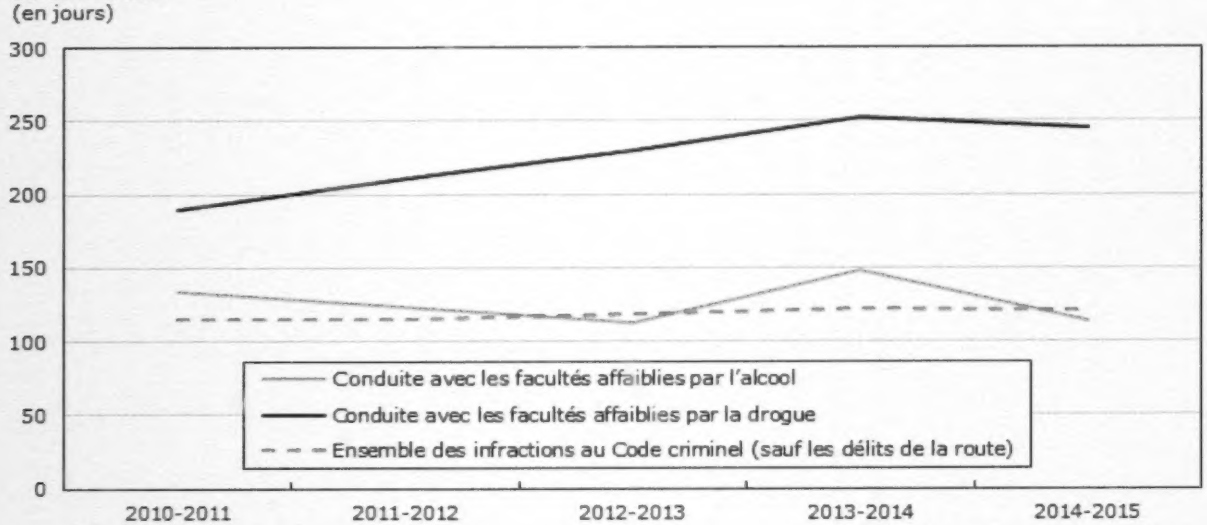
Pour des fins de comparaison, l'analyse sera effectuée en fonction de l'infraction principale dans l'affaire originalement déclarée par la police. Il s'agissait donc d'environ 1 900 causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue et de près de 180 000 causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. D'autres causes (3 800) comptaient un autre délit de la route prévu au *Code criminel* comme principale infraction déclarée par la police; ces causes ont été exclues des analyses qui suivent.

Près de deux fois plus de temps est nécessaire pour régler une cause de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue

Le temps requis pour régler une cause de conduite avec facultés affaiblies, c'est-à-dire le temps écoulé entre la première et la dernière comparution, varie selon qu'il s'agit de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Pour la période de 2010-2011 à 2014-2015, le temps médian[9] pour régler une cause de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool était de 127 jours, soit une durée près de la médiane (121 jours) pour l'ensemble des causes (excluant les délits de la route) traitées par les tribunaux de juridiction criminelle en 2014-2015. En comparaison, le temps médian pour régler une cause de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue était près du double, soit 227 jours.

De plus, l'écart entre le temps médian requis pour régler une cause de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et le temps requis pour régler une cause de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue semble vouloir se creuser. En 2010-2011, l'écart était de 56 jours; en 2014-2015, cet écart était plus du double, soit 131 jours (graphique 2.1). Par ailleurs, il est à noter que plusieurs causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool avaient été suspendues dans l'attente du jugement de la Cour suprême du Canada dans l'affaire St-Onge Lamoureux (voir l'encadré 2). Par conséquent, le temps médian de traitement des causes pourrait avoir été quelque peu gonflé au cours des années suivant le jugement de la Cour suprême, puisque le traitement de nombreuses causes avait été retardé alors que celles-ci étaient en attente d'une orientation juridique.

Graphique 2.1
Durée médiane de traitement des causes réglées par les tribunaux de juridiction criminelle, selon l'accusation la plus grave, Canada, 2010-2011 à 2014-2015



Note : Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne qui ont été traitées en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Les causes qui comptent plus d'une accusation sont représentées par l'infraction la plus grave dans la cause. Les données excluent les renseignements provenant des cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan, ainsi que des cours municipales du Québec en raison de l'indisponibilité des données.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, fichier combiné du Programme de déclaration uniforme de la criminalité et de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (conduite avec facultés affaiblies) et Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (ensemble des infractions au *Code criminel*).

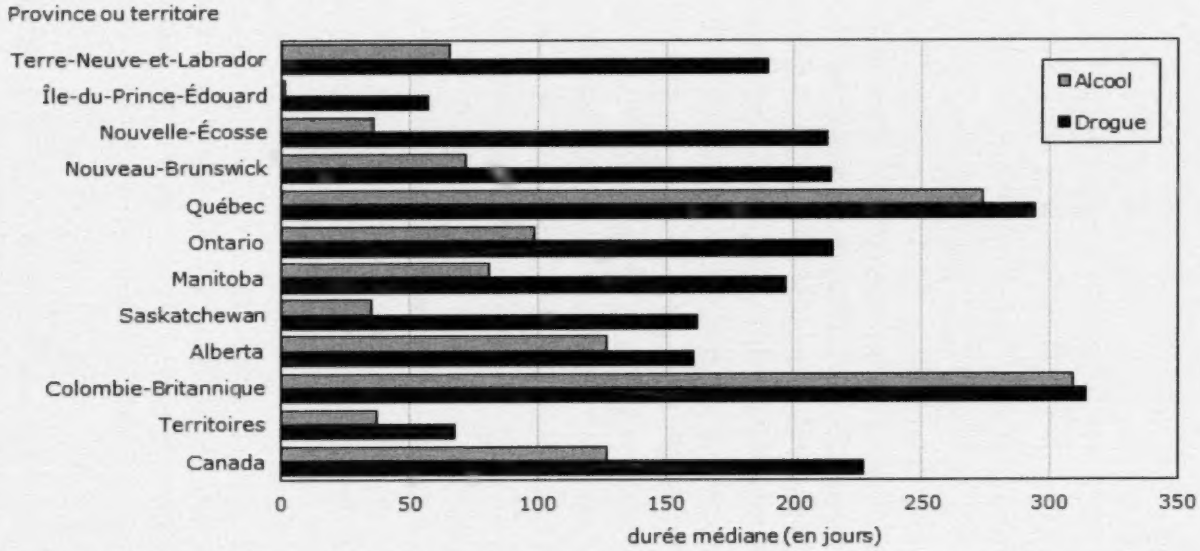
L'écart dans les temps de traitement des causes de conduite avec facultés affaiblies, selon que les facultés avaient été affaiblies par l'alcool ou la drogue, est en partie attribuable au fait que celles liées à la drogue nécessitent souvent davantage de comparutions.

Pour la période de 2010-2011 à 2014-2015, les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ont requis une moyenne de cinq comparutions, alors qu'il a fallu en moyenne sept comparutions pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. D'ailleurs, lorsque l'on compare seulement les causes ayant requis au moins cinq comparutions, la

durée médiane de traitement des causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool était plus élevée qu'elle ne l'était pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue (359 jours comparativement à 316 jours).

La différence du temps de traitement selon la substance ayant affaibli les facultés variait d'un secteur de compétence à l'autre. La différence était particulièrement marquée à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et en Saskatchewan, soit les trois secteurs de compétence ayant affiché la plus faible durée médiane de traitement pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool à l'échelle provinciale (graphique 2.2).

Graphique 2.2
Durée médiane de traitement des causes de conduite avec facultés affaiblies réglées par les tribunaux de juridiction criminelle, selon la substance ayant affaibli les facultés et selon le secteur de compétence, 2010-2011 à 2014-2015



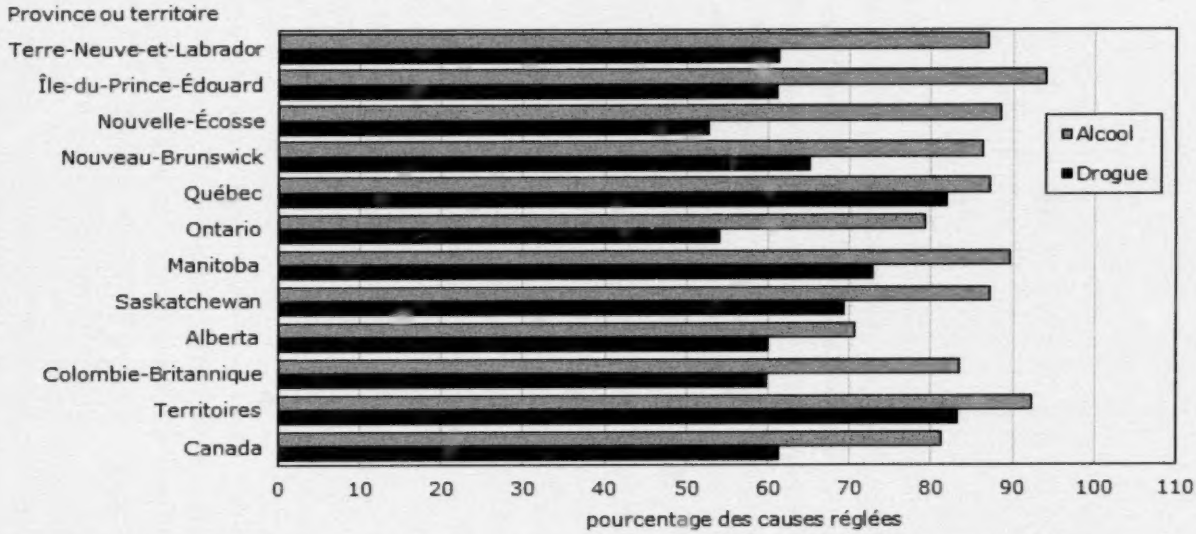
Note : Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne qui ont été traitées en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Les causes qui comptent plus d'une accusation sont représentées par l'infraction la plus grave dans la cause. Les données excluent les renseignements provenant des cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan ainsi que des cours municipales du Québec en raison de l'indisponibilité des données. En raison du petit nombre de causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue dans les territoires, les données des territoires ont été regroupées.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, fichier combiné du Programme de déclaration uniforme de la criminalité et de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle.

En revanche, il y avait très peu de différence au Québec[10] et en Colombie-Britannique, soit les deux secteurs de compétence ayant affiché les temps médians de traitement des causes les plus longs, tant pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool que pour la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue. Dans le cas de la Colombie-Britannique, il est toutefois possible que seules les causes les plus complexes aient été entendues devant les tribunaux et que les autres causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool aient été réglées en vertu du *Motor Vehicle Act* (voir l'encadré 2).

Un peu plus de 6 causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue sur 10 se soldent par un verdict de culpabilité

Les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue sont moins susceptibles que les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool de se solder par un verdict de culpabilité. Pendant la période de cinq ans étudiée, un peu plus de 6 causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue sur 10 (61 %) se sont soldées par un verdict de culpabilité, que ce soit par jugement ou par plaidoyer de culpabilité, ce qui représente une proportion similaire à celle notée pour l'ensemble des causes traitées par les tribunaux (63 %). En revanche, c'était le cas d'un peu plus de 8 causes sur 10 (81 %) où la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool était la principale infraction dans l'affaire (graphique 2.3).

Graphique 2.3
Proportion des causes de conduite avec facultés affaiblies ayant abouti à un verdict de culpabilité, selon la substance ayant affaibli les facultés et selon le secteur de compétence, 2010-2011 à 2014-2015



Note : Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne qui ont été traitées en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Les causes qui comptent plus d'une accusation sont représentées par l'infraction la plus grave dans la cause. Les données excluent les renseignements provenant des cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan ainsi que des cours municipales du Québec en raison de l'indisponibilité des données. En raison du petit nombre de causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue dans les territoires, les données des territoires ont été regroupées.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, fichier combiné du Programme de déclaration uniforme de la criminalité et de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle.

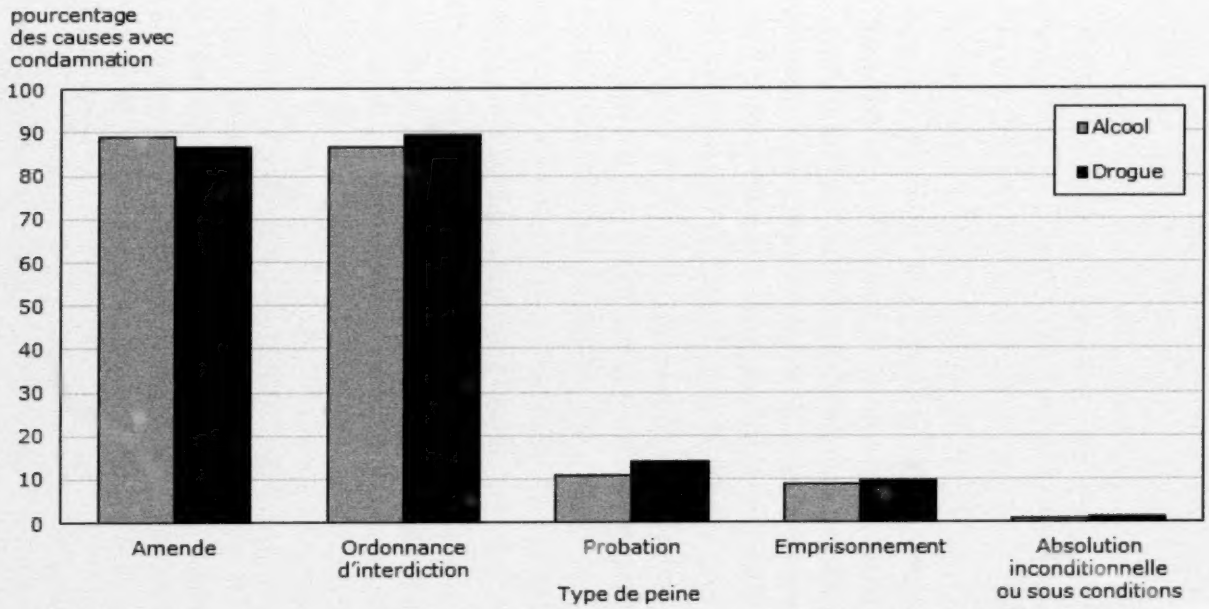
Les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue se sont soldées par un acquittement dans 3,8 % des cas, une proportion qui est similaire à celle observée pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool (3,3 %). Les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue étaient toutefois plus susceptibles que les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool de se solder par un retrait, un rejet ou une absolution (25 % comparativement à 12 %) ou par un arrêt des procédures (8,9 % comparativement à 3,3 %).

Cette différence au chapitre des causes se soldant par un verdict de culpabilité variait toutefois d'un secteur de compétence à l'autre. Par exemple, elle était plus marquée dans les provinces de l'Atlantique et en Ontario, mais beaucoup moins au Québec, dans les territoires et en Alberta.

L'amende et l'ordonnance de saisie ou d'interdiction sont les sentences les plus souvent imposées

Au cours de la période de cinq ans, les sentences les plus souvent imposées dans les causes de conduite avec facultés affaiblies étaient l'amende et l'ordonnance d'interdiction, soit dans environ 9 causes sur 10, que ce soit pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue (graphique 2.4). Puisque le fait de conduire avec les facultés affaiblies, que ce soit par l'alcool ou la drogue, est passible d'une peine minimale comprenant une amende de 1 000 $ et d'une interdiction de conduire un véhicule pour une période d'un an, on pouvait s'attendre à ce que ces peines soient les plus souvent imposées.

Graphique 2.4
Causes avec condamnation de conduite avec facultés affaiblies, selon certaines peines et la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2010-2011 à 2014-2015

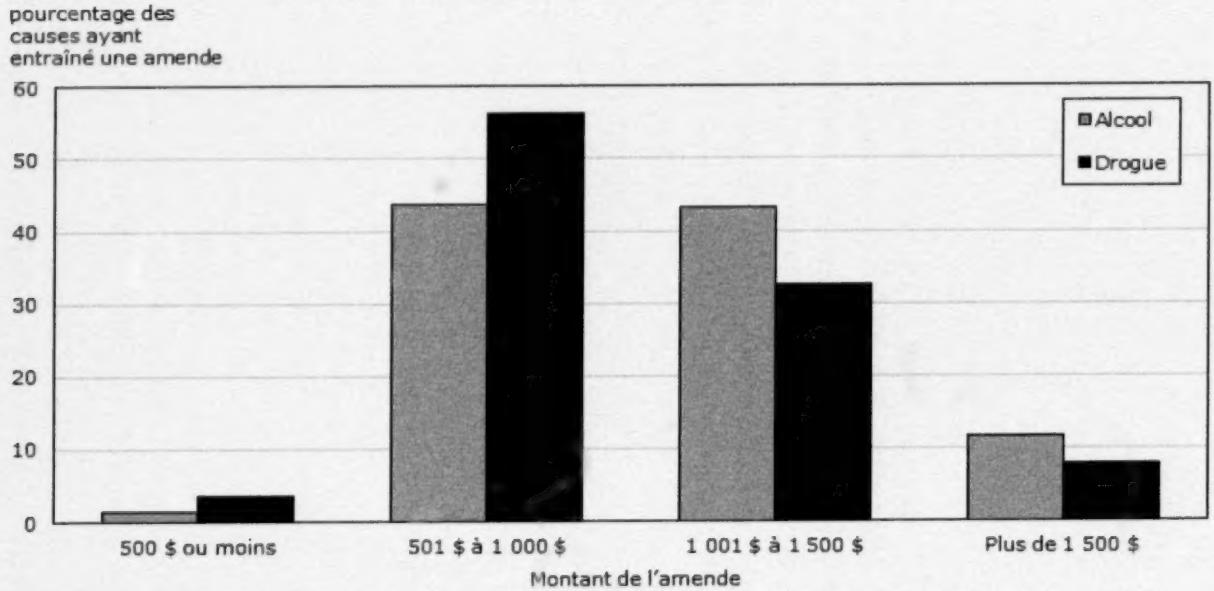


Note : Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne qui ont été traitées en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Les causes qui comptent plus d'une accusation sont représentées par l'infraction la plus grave dans l'affaire. Les données excluent les renseignements provenant des cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan ainsi que des cours municipales du Québec en raison de l'indisponibilité des données.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, fichier combiné du Programme de déclaration uniforme de la criminalité et de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle.

Le montant moyen des amendes est un peu moins élevé pour la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue que pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool

Les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue s'étant soldées par une amende entre 2010-2011 et 2014-2015 ont donné lieu, en moyenne, à des amendes un peu moins élevées que les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Le montant moyen d'une amende pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue s'est élevé à 1 155 $, comparativement à une moyenne de 1 240 $ pour les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Plus précisément, les amendes dépassaient 1 000 $ dans près de 6 causes sur 10 (55 %) de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, comparativement à environ 4 causes sur 10 (40 %) de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue (graphique 2.5).

Graphique 2.5
Causes avec condamnation de conduite avec facultés affaiblies ayant entraîné une amende, selon le montant de l'amende et la substance ayant affaibli les facultés, Canada, 2010-2011 à 2014-2015



Note : Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne qui ont été traitées en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Les causes qui comptent plus d'une accusation sont représentées par l'infraction la plus grave dans l'affaire. Les données excluent les renseignements provenant des cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan ainsi que des cours municipales du Québec en raison de l'indisponibilité des données.
Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, fichier combiné du Programme de déclaration uniforme de la criminalité et de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle.

Environ 6 peines d'emprisonnement sur 10 (58 %) pour conduite avec les facultés affaiblies par la drogue étaient d'une durée de moins de 31 jours, excluant le temps qui aurait pu être passé en détention provisoire. En comparaison, c'était le cas de 51 % des peines d'emprisonnement pour la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool[11].

Plusieurs facteurs peuvent avoir une incidence sur la ou les peines imposées. Les juges doivent tenir compte des principes clés de la détermination de la peine, comme la gravité de l'infraction, les dommages causés et les antécédents de l'accusé. De plus, le *Code criminel* prévoit des peines minimales plus lourdes dans les cas de récidives de conduite avec facultés affaiblies, notamment des peines d'emprisonnement.

Encadré 4
Les causes impliquant des conducteurs aux facultés affaiblies ayant déjà été accusés de conduite avec facultés affaiblies dans le passé

Compte tenu des limites des données administratives fournies au Centre canadien de la statistique juridique, l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle, tout comme le Programme de déclaration uniforme de la criminalité, ne permet pas de mesurer la récidive en tant que telle. D'une part, les récidives ne parviennent pas toutes à l'attention du système de justice. D'autre part, on ne dispose pas d'une couverture complète de l'ensemble des tribunaux de juridiction criminelle au pays et nos méthodes actuelles restreignent notre capacité d'identifier une même personne lorsque celle-ci est accusée dans différents secteurs de compétence, au fil du temps.

Cependant, il est généralement possible de déterminer si une même personne a comparu dans plus d'une cause dans un même secteur de compétence. C'est ce que nous appelons avoir un **contact subséquent** (ou nouveau contact).

Parmi les accusés de conduite avec facultés affaiblies dont la cause a été traitée par les tribunaux de juridiction criminelle en 2014-2015, au moins 16 % avaient déjà été accusés dans une cause de conduite avec facultés affaiblies dans un même secteur de compétence au cours des 10 années précédentes, et ce, qu'ils aient ou non été reconnus coupables. Par ailleurs, les causes de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort ou des lésions corporelles étaient plus susceptibles (20 %) d'impliquer un accusé qui n'en était pas à un premier contact avec les tribunaux pour une cause de conduite avec facultés affaiblies. Il en allait de même pour les causes de refus de fournir un échantillon d'haleine, d'urine ou de sang (21 %).

Dans l'ensemble, les hommes (17 %) étaient plus susceptibles que les femmes (11 %) d'être à nouveau en contact avec les tribunaux pour une cause de conduite avec facultés affaiblies.

Les causes impliquant des accusés qui en étaient à un contact subséquent avec les tribunaux semblent avoir été, dans l'ensemble, plus complexes que les causes impliquant des accusés qui en étaient à un premier contact. Ces causes ont, en moyenne, requis un plus grand nombre de comparutions et mis plus de temps à être traitées par les tribunaux.

Ainsi, les causes impliquant un accusé qui en était à un premier contact en 2014-2015 avaient nécessité un nombre médian de 4 comparutions et le temps médian de traitement était de 78 jours. En comparaison, un nombre médian de 6 comparutions et un temps médian de traitement de 198 jours ont été nécessaires pour traiter les causes impliquant des accusés qui en étaient à un contact subséquent avec les tribunaux de juridiction criminelle. Par ailleurs, la complexité des causes de conduite avec facultés affaiblies semblait croître avec le nombre de contacts qu'un accusé avait eus avec les tribunaux pour ce type d'infraction. Les causes impliquant un accusé qui avaient eu au moins deux contacts antérieurs ont requis un nombre médian de 7 comparutions et un temps médian de traitement de 216 jours.

Ces différences quant au nombre de comparutions et au temps requis pour le traitement des causes de conduite avec facultés affaiblies peuvent, en partie, s'expliquer par le fait que les causes impliquant un accusé qui n'en était pas à un premier contact avec la justice pour ce type d'infraction étaient plus susceptibles de comprendre plusieurs accusations. En effet, 43 % des causes impliquant un accusé qui en était à un contact subséquent comprenaient 3 accusations ou plus. Cette proportion augmentait pour s'établir à 58 % des causes qui impliquaient des accusés ayant eu au moins 2 contacts antérieurs. En comparaison, moins du quart (24 %) des causes impliquant un accusé qui en était à son premier contact avec les tribunaux pour une cause de conduite avec facultés affaiblies comportaient 3 accusations ou plus.

Section 3 : La conduite après consommation d'alcool autodéclarée en Ontario, au Manitoba, en Alberta, au Yukon et au Nunavut

Dans le cadre de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) de 2014, des questions sur la conduite automobile[12, 13] ont été posées aux résidents de l'Ontario, du Manitoba, de l'Alberta, du Yukon et du Nunavut, notamment à savoir s'ils avaient conduit un véhicule après avoir bu au moins deux consommations alcoolisées dans l'heure ayant précédé leur départ.

Il convient de noter que le taux d'alcoolémie d'une personne peut varier en fonction de plusieurs facteurs et que seul un examen fait par un policier ou à l'aide d'un appareil de détection peut déterminer si un conducteur a effectivement les facultés affaiblies au sens du *Code criminel*. Une personne qui a bu deux consommations dans l'heure ayant précédé son départ n'aura pas forcément un taux d'alcoolémie dépassant les 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, mais son taux d'alcoolémie dépasserait fort probablement les limites prévues aux codes de la route de la plupart des provinces. À ce titre, le terme « conduite après avoir bu de l'alcool » sera utilisé dans cette section pour désigner le fait d'avoir conduit après avoir

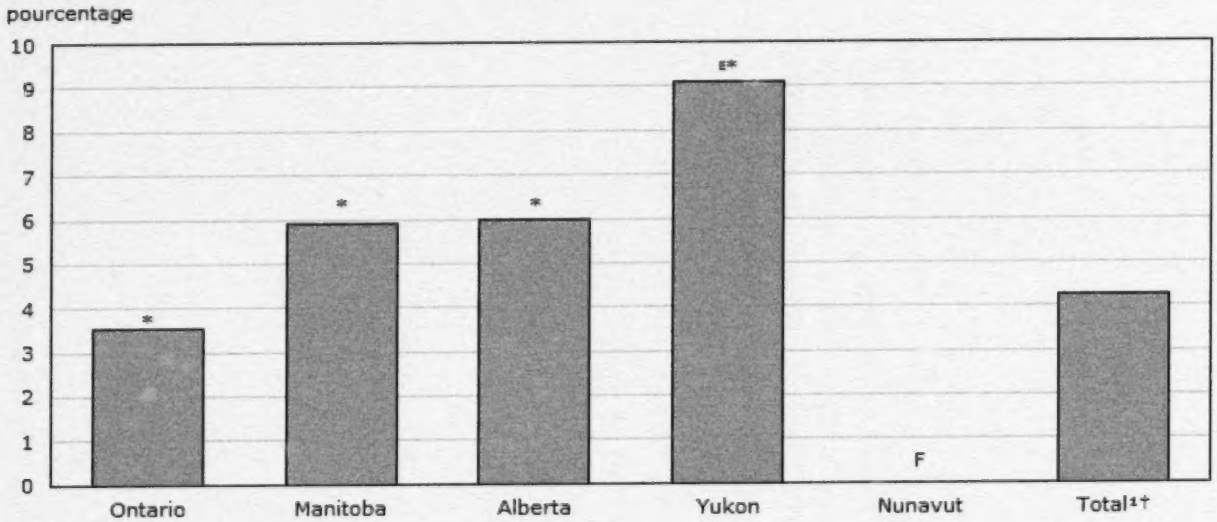
bu au moins 2 consommations dans l'heure ayant précédé le départ. Pour alléger le texte, le terme « conduite avec facultés affaiblies » est aussi parfois utilisé dans ce sens.

Des questions ont été posées aux répondants sur la conduite d'un véhicule routier (p. ex. une voiture, un véhicule utilitaire sport, une camionnette ou un camion), et sur la conduite d'un véhicule hors route (p. ex. une motoneige, une motomarine, un bateau ou un véhicule tout terrain). Bien que la conduite avec facultés affaiblies de tout type de véhicule à moteur constitue une infraction à l'article 253 du *Code criminel*, l'analyse qui suit porte surtout sur la conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule routier.

Près de 1 conducteur sur 20 a conduit après avoir consommé de l'alcool

En 2014, un peu moins de 1 conducteur sur 20 (4,3 %)[14] dans les secteurs de compétence ayant participé à l'enquête a déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir pris deux consommations ou plus dans l'heure ayant précédé son départ, et ce, à au moins une reprise au cours des 12 mois précédant l'enquête. Cette proportion variait entre 3,5 % en Ontario et 9,1 % au Yukon (graphique 3.1).

Graphique 3.1
Proportion de conducteurs qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, au cours des 12 mois précédents, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014



E à utiliser avec prudence
F trop peu fiable pour être publié
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$)
† catégorie de référence
1. Comprend l'ensemble des provinces et des territoires qui ont participé au module sur la conduite automobile de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes.
Note : Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Des questions sur la conduite automobile ont aussi été posées aux résidents de l'Ontario, de l'Alberta et du Yukon lors de l'ESCC de 2009. Cette année-là, 5,6 % des conducteurs vivant dans ces deux provinces ou dans ce territoire avaient déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir consommé de l'alcool, soit une proportion supérieure à celle enregistrée en 2014 (4,1 %).

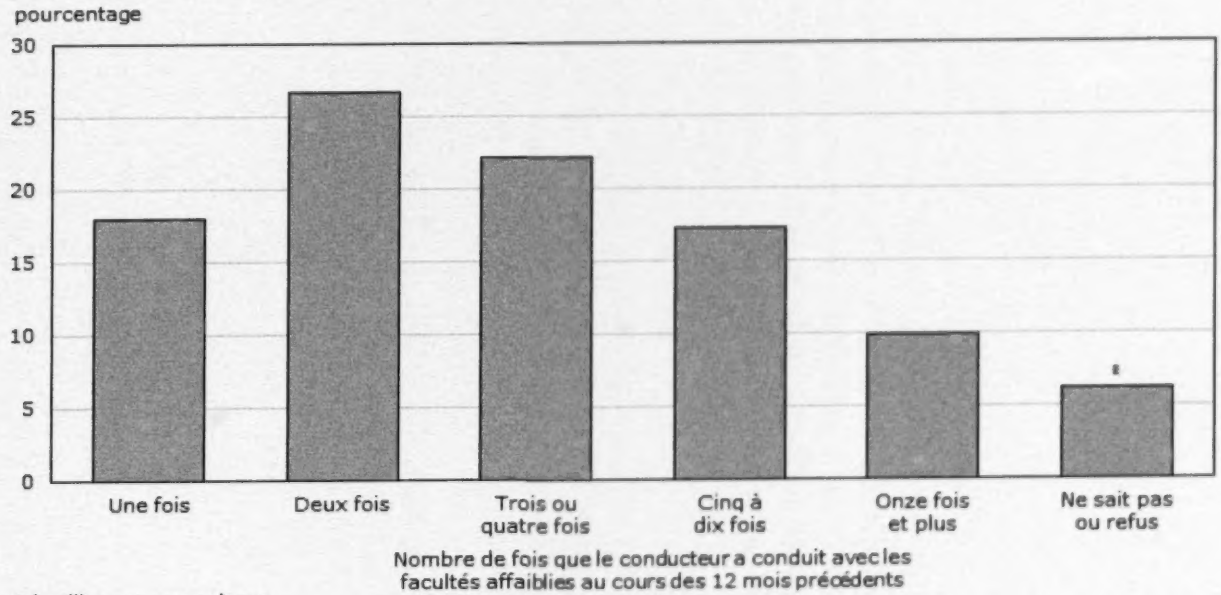
Une proportion similaire (4,9 %) de personnes ayant déclaré avoir conduit une motoneige, une motomarine, un VTT ou un bateau à moteur ont également déclaré avoir conduit un tel véhicule après avoir bu de l'alcool.

En tout, ce sont donc environ 640 000 résidents de l'Ontario, du Manitoba, de l'Alberta, du Yukon et du Nunavut qui ont conduit après avoir bu de l'alcool au moins une fois durant la période visée par l'enquête, ce qui représente 5 % des personnes ayant conduit tout type de véhicule à moteur.

La plupart des conducteurs ayant conduit après avoir bu de l'alcool l'ont fait plus d'une fois

Bien qu'une minorité de conducteurs aient déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois avec les facultés affaiblies au cours des 12 mois précédant l'enquête, la majorité de ceux qui ont conduit leur véhicule après avoir bu de l'alcool l'ont fait plus d'une fois. Environ les trois quarts (76 %) des conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies ont mentionné l'avoir fait au moins deux fois dans l'année; et 1 sur 10 a déclaré l'avoir fait plus de 10 fois (graphique 3.2).

Graphique 3.2
Proportion de conducteurs qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, selon le nombre de fois au cours des 12 mois précédents, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014



E à utiliser avec prudence
Note : Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

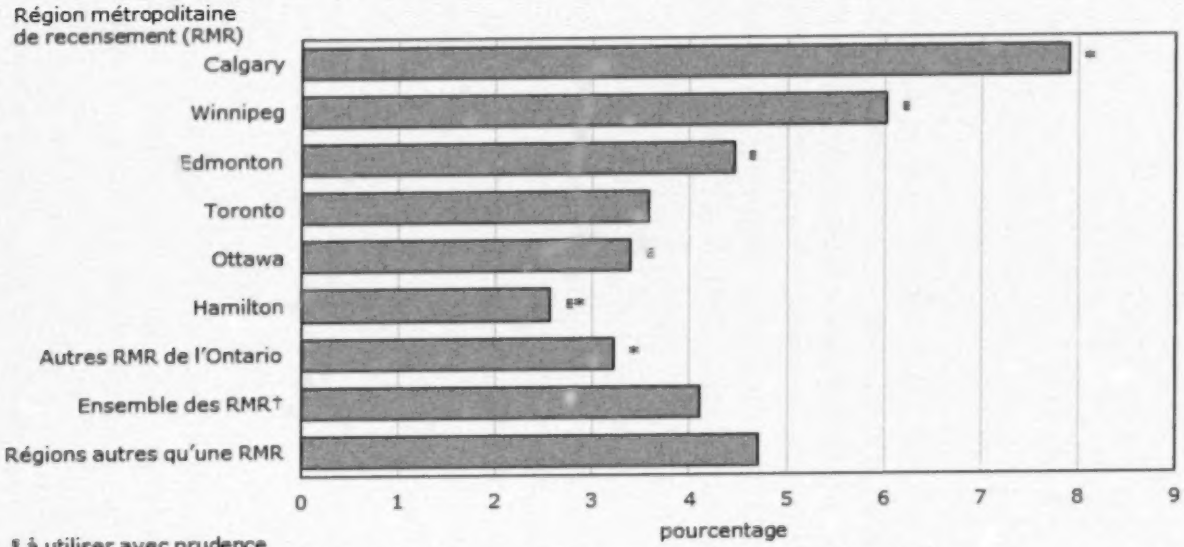
En moyenne, les conducteurs ayant déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir bu de l'alcool au cours des 12 mois précédant l'enquête ont affirmé l'avoir fait à six reprises. En tout, cela représente près de 3 millions de cas d'alcool au volant, dont 97 % ont été causés par des récidivistes. À titre de comparaison, la police a déclaré un total de 32 869 affaires de conduite avec facultés affaiblies pour l'Ontario, le Manitoba, l'Alberta, le Yukon et le Nunavut en 2014.

Les conducteurs ayant déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool étaient nombreux à mentionner avoir également conduit un véhicule hors route après avoir bu de l'alcool. Parmi ces conducteurs, plus du quart (29 %) ont dit avoir conduit un véhicule hors route après avoir bu de l'alcool au moins une fois dans les 12 mois ayant précédé l'enquête.

Autant de conducteurs ont déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies dans les régions métropolitaines de recensement qu'à l'extérieur de celles-ci

Contrairement à ce qui est observé à partir des données déclarées par la police, les données de l'ESCC recueillies dans les secteurs de compétence ayant participé à l'enquête indiquent que des proportions similaires de conducteurs de véhicule routier ont conduit avec les facultés affaiblies dans les RMR et à l'extérieur des RMR (4,1 % et 4,7 %, respectivement) (graphique 3.3).

Graphique 3.3
Proportion de conducteurs qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, au cours des 12 mois précédents, selon certaines régions métropolitaines de recensement, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014



‡ à utiliser avec prudence
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$)
† catégorie de référence
Note : Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Ces résultats soutiennent l'hypothèse selon laquelle la différence observée entre les RMR et les régions situées à l'extérieur des RMR à partir des données policières serait en partie attribuable au fait que les taux sont calculés par habitant et non par conducteur. Selon les données de l'ESCC, les résidents des régions situées à l'extérieur des RMR étaient en effet plus susceptibles d'avoir conduit un véhicule au cours des 12 mois précédant l'enquête que les résidents des RMR (87 % par rapport à 77 %).

En revanche, les taux déclarés par la police comprennent aussi la conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule hors route, comme un véhicule tout terrain, une motoneige ou un bateau à moteur. Lorsque l'on inclut la conduite avec facultés affaiblies d'un véhicule hors route, on observe effectivement une proportion plus élevée de personnes ayant conduit un véhicule à moteur (de tout type) avec les facultés affaiblies dans les régions à l'extérieur des RMR que dans les RMR (5,9 % comparativement à 4,7 %).

La majorité des conducteurs ayant déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool sont des hommes

La majorité (91 %) des conducteurs ayant déclaré avoir conduit un véhicule routier dans l'heure suivant la consommation d'au moins deux boissons alcoolisées étaient des hommes. Environ 1 homme sur 13 (7,5 %) aurait conduit avec les facultés affaiblies, comparativement à moins de 1 femme sur 100 (0,8 %) (tableau 3.1).

Non seulement les hommes étaient plus susceptibles que les femmes de déclarer avoir conduit avec les facultés affaiblies, mais ils étaient aussi plus susceptibles de l'avoir fait plus souvent. En effet, les hommes ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies au cours des 12 mois précédant l'enquête l'avaient fait en moyenne six fois, comparativement à quatre fois pour les femmes.

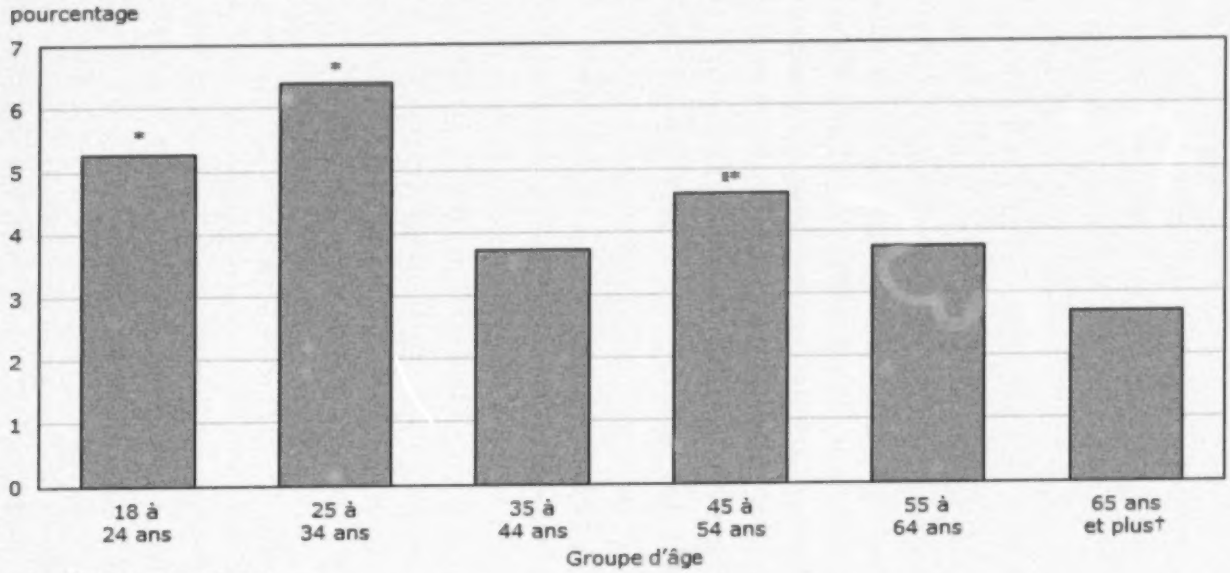
Cette différence entre les hommes et les femmes est légèrement plus marquée que ce qui est observé à partir des données déclarées par la police. Toutefois, il convient de noter que l'effet d'une même quantité d'alcool varie d'une personne à l'autre en fonction de plusieurs facteurs, y compris le sexe (Éduc'alcool, 2016).

Les jeunes adultes sont plus susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir bu de l'alcool, alors que les adultes plus âgés sont plus susceptibles de l'avoir fait plus d'une fois

Dans l'ensemble, les jeunes adultes étaient les plus susceptibles de déclarer avoir conduit un véhicule routier après avoir consommé de l'alcool en 2014; près de 40 % des conducteurs aux facultés affaiblies étaient âgés de 18 à 34 ans, même si ceux-ci représentent seulement 28 % des conducteurs.

Plus précisément, c'est parmi le groupe d'âge des 25 à 34 ans qu'on retrouve la plus grande proportion (6,4 %) de conducteurs ayant déclaré avoir conduit un véhicule routier avec les facultés affaiblies. Cette proportion diminue ensuite légèrement au fur et à mesure qu'augmente l'âge pour atteindre 2,7 % chez les personnes de 65 ans et plus (graphique 3.4, tableau 3.1).

Graphique 3.4
Proportion de conducteurs qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, au cours des 12 mois précédents, selon le groupe d'âge, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014



ǂ à utiliser avec prudence
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence (p < 0,05)
† catégorie de référence
Note : Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Toutefois, les conducteurs plus âgés ayant déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool étaient plus susceptibles de l'avoir fait plus d'une fois. En moyenne, les conducteurs âgés de 18 à 34 ans ayant conduit un véhicule routier après deux consommations dans l'heure ayant précédé leur départ l'ont fait cinq fois au cours des 12 mois précédant l'enquête, comparativement à huit fois pour les conducteurs âgés de 55 à 64 ans, et à sept fois pour les conducteurs âgés de 65 ans et plus.

La majorité des conducteurs ayant déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool font partie des quintiles de revenus supérieurs

Les conducteurs dont le revenu du ménage était élevé étaient, en 2014, plus susceptibles que les conducteurs dont le revenu du ménage était moins élevé de déclarer avoir conduit après avoir bu de l'alcool au moins une fois dans les 12 mois ayant précédé l'enquête.

Près des deux tiers (64 %) des conducteurs aux facultés affaiblies font partie des deux quintiles de revenus supérieurs[15]. Les conducteurs du quintile supérieur étaient près de trois fois plus susceptibles que ceux du quintile inférieur de déclarer avoir conduit après avoir bu de l'alcool (6,1 % comparativement à 2,2 %[E]) (tableau 3.1).

La consommation abusive d'alcool est davantage liée au fait de conduire après avoir bu de l'alcool que ne l'est la fréquence de consommation

On observe des proportions plus élevées de personnes ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies chez les conducteurs qui ont déclaré consommer de l'alcool tous les jours (10 %) ou au moins une fois par semaine, mais pas tous les jours (10,5 %) que chez les conducteurs qui ont déclaré consommer de l'alcool une fois ou moins par mois (0,4 %) (tableau 3.2).

La proportion la plus élevée de conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies a toutefois été notée chez ceux qui ont déclaré avoir une consommation abusive d'alcool (5 boissons alcoolisées et plus pour un homme et 4 boissons alcoolisées et plus pour une femme lors d'une même occasion) au moins une fois par semaine (20,7 %). Ces conducteurs représentaient 7 % des conducteurs, mais 32 % des conducteurs qui ont conduit après avoir bu de l'alcool.

Lorsque l'on tient compte des habitudes de consommation abusive d'alcool, la fréquence de consommation d'alcool avait très peu d'incidence sur le fait de conduire avec les facultés affaiblies. Autrement dit, une personne qui consommait fréquemment de l'alcool, mais de façon modérée, n'était pas plus susceptible de conduire avec les facultés affaiblies que la moyenne des conducteurs.

Les conducteurs qui ont déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool sont moins susceptibles d'avoir de saines habitudes de vie

Les personnes ayant déclaré, en 2014, avoir conduit après au moins deux consommations dans l'heure précédant leur départ étaient moins susceptibles de déclarer avoir de saines habitudes de vie que celles qui n'ont pas conduit après avoir bu de l'alcool. Par « saines habitudes de vie », on entend le fait d'adopter des comportements favorables à la santé, comme ne pas fumer, avoir une saine alimentation, consommer de l'alcool avec modération ou pratiquer des sports pendant les heures de loisirs.

Il a déjà été question dans la section précédente de la consommation d'alcool chez les conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies, mais ceux-ci étaient aussi plus susceptibles d'être des fumeurs et de manger peu de fruits et de légumes.

Le tiers (34 %) des conducteurs qui ont conduit avec les facultés affaiblies fumaient la cigarette, soit une proportion deux fois plus élevée que celle observée chez les conducteurs n'ayant pas conduit après avoir consommé de l'alcool (17 %). Les fumeurs étaient en fait surtout plus susceptibles d'avoir une consommation abusive d'alcool : 33 % d'entre eux ont déclaré en faire une consommation abusive au moins une fois par mois, comparativement à 16 % des conducteurs n'ayant jamais fumé.

La consommation de fruits et de légumes s'avère un autre indicateur de saines habitudes de vie, étant notamment associée au tabagisme, à la dépendance à l'alcool et au niveau d'activité physique (Pérez, 2002). Les conducteurs ayant déclaré avoir conduit après avoir bu de l'alcool étaient d'ailleurs moins susceptibles d'en consommer régulièrement, 43 % ayant déclaré en consommer moins de trois portions par jour, soit une proportion près de deux fois plus élevée que celle notée chez les conducteurs ayant déclaré ne pas avoir conduit après avoir bu de l'alcool (24 %).

La pratique de sports d'équipe est liée à une plus grande probabilité de conduire après avoir consommé de l'alcool

Alors que de saines habitudes de vie sont généralement liées à une moins grande probabilité d'avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, la pratique du sport durant les heures de loisirs faisait exception à cette règle.

Les données de l'ESCC de 2014 révèlent que les proportions de conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies étaient similaires, peu importe qu'ils soient inactifs, modérément actifs ou actifs (tableau 3.2). Cependant, les personnes ayant déclaré avoir pratiqué un sport d'équipe dans les trois mois précédant l'enquête (hockey, baseball, balle molle, volley-ball, basketball ou soccer) étaient près de deux fois plus susceptibles que les personnes inactives de déclarer avoir conduit après avoir consommé au moins deux boissons alcoolisées dans l'heure précédant leur départ (7,3 % comparativement à 3,9 %).

La pratique de sports individuels n'était généralement pas associée au fait de conduire après avoir bu de l'alcool, mais quelques exceptions ont néanmoins été observées. Notamment, les personnes ayant déclaré avoir joué au golf (10 %), fait du ski ou de la planche à neige (8,5 %[E]), joué aux quilles (7,1 %) ou pratiqué la pêche (7,9 %) étaient plus susceptibles que les personnes inactives de déclarer avoir conduit après avoir pris au moins deux consommations dans l'heure précédant leur départ.

La vitesse et l'agressivité au volant sont liées à la conduite avec facultés affaiblies

En plus de recueillir des renseignements sur l'alcool au volant, l'ESCC a recueilli des renseignements sur d'autres comportements de conduite à risque, notamment à savoir si les répondants estimaient conduire plus rapidement ou de façon plus agressive que la moyenne, ainsi que la fréquence à laquelle ils attachaient leur ceinture de sécurité. Plusieurs études ont démontré une forte relation entre la conduite avec facultés affaiblies et les comportements à risque (Zuckerman et Kuhlman, 2000; Jonah, 1997).

Près du quart (24 %) des conducteurs ont dit conduire plus vite que la moyenne. Parmi ceux-ci, 7,7 % ont déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool, comparativement à 2,9 %[E] des conducteurs qui ont mentionné conduire moins vite que la moyenne (tableau 3.2).

Une proportion un peu moins élevée de conducteurs ont dit conduire de façon plus agressive que la moyenne (14 %), mais ceux-ci étaient aussi plus susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir consommé de l'alcool que les conducteurs conduisant moins agressivement que la moyenne (9,2 % comparativement à 2,9 %).

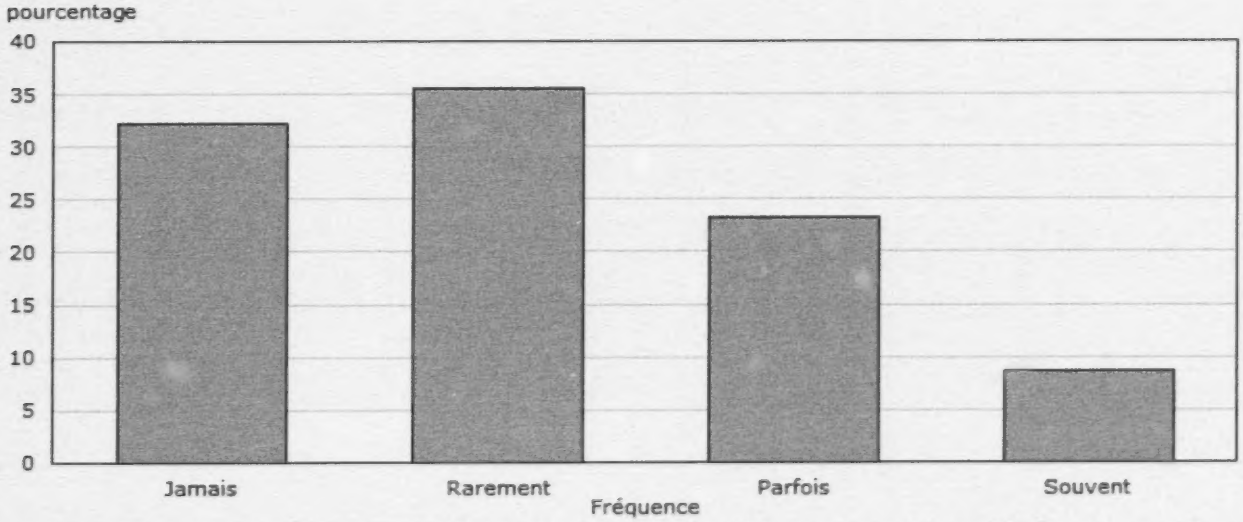
Le fait de ne pas boucler sa ceinture de sécurité était un autre comportement à risque qui était associé à la conduite avec facultés affaiblies. La très grande majorité (95 %) des conducteurs ont déclaré toujours attacher leur ceinture de sécurité. Cependant, parmi ceux pour qui ce n'était pas le cas, 14 % ont déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool.

Une minorité de conducteurs ont déclaré ne jamais conduire lorsqu'ils se sentent fatigués

Tout comme l'alcool, la fatigue altère la faculté de conduire. La fatigue serait même la troisième cause d'accidents de la route après l'alcool et la conduite dangereuse (Conseil canadien de la sécurité, 2009). Par ailleurs, l'effet de la fatigue conjugué à la consommation d'alcool ou de drogue peut entraîner des accusations de conduite avec facultés affaiblies en vertu du *Code criminel* même si le taux d'alcoolémie est en deçà de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang (Gendarmerie royale du Canada, 2016b).

Dans le cadre de l'ESCC, peu de conducteurs ont déclaré ne jamais conduire lorsqu'ils se sentent fatigués; c'était le cas de moins du tiers (32 %) des conducteurs en 2014. Environ un autre tiers (36 %) ont dit que cela leur arrivait rarement, alors que 23 % ont mentionné le faire parfois et 9 % ont déclaré le faire souvent (graphique 3.5).

Graphique 3.5
Proportion de conducteurs selon la fréquence à laquelle ils conduisent lorsqu'ils se sentent fatigués, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014



Note : Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Les répondants à l'ESCC n'avaient pas à répondre à la question de savoir s'ils se sentaient fatigués au moment de conduire après avoir consommé de l'alcool. Néanmoins, les données révèlent que les personnes qui ont mentionné conduire souvent lorsqu'elles se sentent fatiguées étaient environ six fois plus susceptibles que les personnes ne conduisant jamais lorsqu'elles se sentent fatiguées de déclarer avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au moins une fois au cours des 12 mois précédant l'enquête (8,8 % comparativement à 1,4 %).

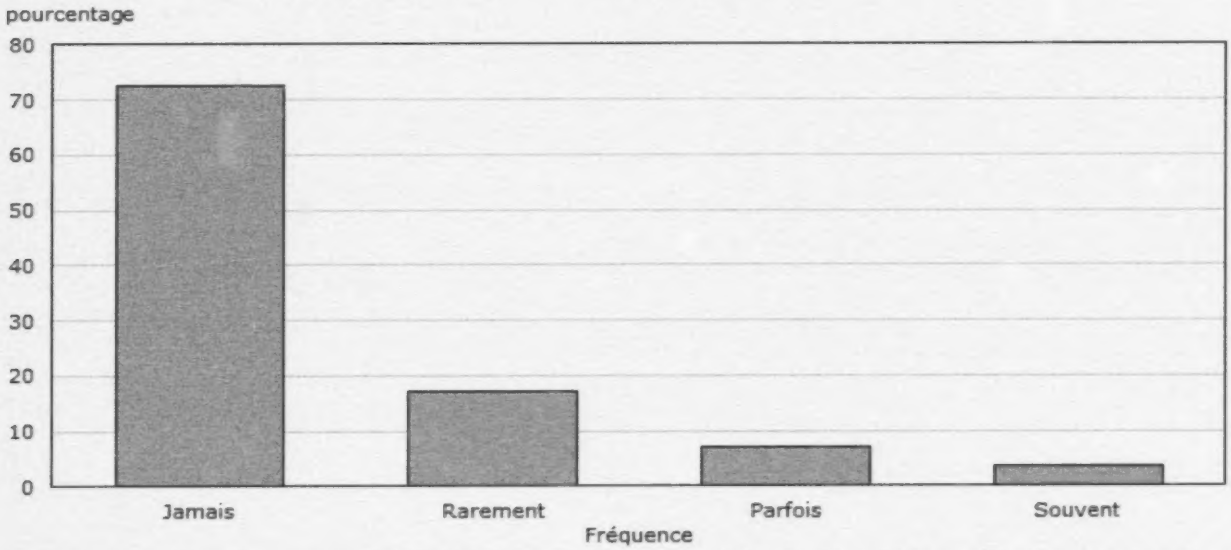
Plus du quart des automobilistes ont utilisé un téléphone cellulaire au volant

La distraction au volant est un enjeu de sécurité routière de plus en plus important. Il est estimé que la distraction au volant aurait joué un rôle dans 23 % des accidents mortels et 27 % des accidents avec blessures en 2012, et que leur nombre aurait augmenté depuis 2006 de 26 % et 14 %, respectivement (Robertson, Bowman et Charles, 2015). Dans certaines provinces, la distraction au volant aurait même causé plus d'accidents de la route que la conduite avec facultés affaiblies (Robertson, Bowman et Charles, 2015).

Bien que le concept de distraction au volant puisse faire référence à une multitude de comportements (p. ex. lire, manger, utiliser un GPS, regarder une vidéo ou parler aux passagers), il est généralement admis que l'utilisation d'un téléphone cellulaire, particulièrement sans l'utilisation d'une fonction mains libres, serait actuellement la principale cause de distraction au volant. D'ailleurs, la majorité des provinces ont adopté des lois en interdisant l'usage (Gendarmerie royale du Canada, 2016c; Robertson, Bowman et Charles, 2015).

Selon les données de l'ESCC, plus du quart (27 %) des conducteurs ont déclaré qu'il leur arrivait d'utiliser un téléphone cellulaire au volant[16]. Une minorité de conducteurs (3 %), soit environ 423 000 conducteurs de l'Ontario, du Manitoba, de l'Alberta, du Yukon et du Nunavut, ont déclaré le faire souvent (graphique 3.6).

Graphique 3.6
Proportion de conducteurs selon la fréquence à laquelle ils utilisent un téléphone cellulaire au volant (excluant la fonction mains libres), Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014



Note : Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Les conducteurs âgés de 18 à 34 ans étaient les plus susceptibles de déclarer qu'ils utilisent un téléphone cellulaire au volant; c'était le cas de près de la moitié (45 %) d'entre eux. Les hommes (32 %) étaient aussi un peu plus susceptibles que les femmes (23 %) de déclarer qu'ils utilisent un téléphone cellulaire au volant.

Tout comme la vitesse et l'agressivité au volant, l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant est un comportement associé au fait de conduire après avoir consommé de l'alcool. Près de 1 conducteur sur 10 ayant affirmé au moins parfois utiliser un téléphone cellulaire au volant a aussi déclaré avoir conduit un véhicule routier après au moins deux consommations dans

l'heure précédant le départ, et ce, au moins une fois dans les 12 mois précédant l'enquête, comparativement à 2 % de ceux qui ont déclaré ne jamais utiliser de téléphone cellulaire au volant (tableau 3.2).

Encadré 5
Analyse multivariée de la conduite avec les facultés affaiblies

Comme les précédentes sections l'ont montré, de nombreuses caractéristiques sont associées à des proportions plus ou moins grandes de conducteurs ayant déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool.

Parfois, certaines caractéristiques peuvent être liées entre elles. Par exemple, de plus grandes proportions de jeunes adultes ont déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool. Cependant, de plus grandes proportions de jeunes ont aussi dit adopter certains comportements à risque au volant, comme s'adonner aux excès de vitesse.

Ainsi, est-ce le fait d'être un jeune adulte qui est lié à la conduite après avoir consommé de l'alcool ou est-ce le fait d'avoir des comportements à risque au volant? Est-ce qu'un adulte plus âgé qui a des comportements à risque au volant serait aussi plus susceptible de conduire après avoir bu de l'alcool? Une analyse multivariée permet de répondre à ces types de questions, en évaluant chacun des facteurs mesurés tout en maintenant les autres caractéristiques constantes.

Comme la conduite après avoir consommé de l'alcool est étroitement liée à la consommation d'alcool, deux modèles d'analyse ont été produits : un premier excluant la consommation d'alcool (modèle 1) et l'autre incluant la consommation d'alcool (modèle 2). Il faut donc comprendre le premier modèle comme évaluant la probabilité d'avoir une consommation d'alcool menant à une conduite avec facultés affaiblies, alors que le deuxième modèle mesure davantage les facteurs liés au fait de prendre la décision de conduire après avoir consommé de l'alcool.

Les résultats de régression logistique (analyses multivariées) indiquent que la majorité des caractéristiques associées à la conduite après avoir consommé de l'alcool, présentées dans les sections précédentes et aux tableau 3.1 et tableau 3.2, demeurent associées à la conduite après avoir consommé de l'alcool même lorsque l'on tient compte de l'ensemble des facteurs.

Il existe cependant quelques exceptions notables, en particulier le fait que la relation selon l'âge est inversée. Les jeunes adultes sont proportionnellement plus nombreux que les adultes plus âgés à avoir déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool. Cependant, lorsque l'on tient compte des autres facteurs, les adultes de 65 ans et plus étaient plus de quatre fois plus susceptibles que les jeunes de 15 à 24 ans de déclarer avoir conduit après avoir bu de l'alcool (modèle 2). Autrement dit, entre un jeune adulte et un adulte plus âgé ayant tous deux les mêmes habitudes de consommation d'alcool et de conduite, l'adulte plus âgé serait plus susceptible de prendre la décision de conduire après avoir consommé de l'alcool.

Parmi les autres exceptions, le fait d'être un fumeur n'était plus un facteur lorsque tous les autres facteurs, y compris la consommation d'alcool, étaient pris en compte. Il en est de même pour l'agressivité au volant. Toutefois, dans ce dernier cas, il est à noter que les conducteurs semblent sous-évaluer leur niveau d'agressivité au volant, puisque 41 % des conducteurs se disent moins agressifs que la moyenne, mais seulement 14 % disent l'être plus que la moyenne, ce qui pourrait donc un peu biaiser les résultats.

Près de 1 personne sur 10 a été le passager d'un conducteur ayant conduit après avoir consommé de l'alcool

Selon les données de l'ESCC, 8 % des résidents de 15 ans et plus de l'Ontario, du Manitoba, de l'Alberta, du Yukon et du Nunavut auraient été, en 2014, les passagers d'un conducteur qui avaient pris au moins 2 consommations dans l'heure précédant le départ (tableau 3.3).

Dans les cas où les passagers sont eux aussi intoxiqués par l'alcool, le risque d'accident peut même augmenter (Beirness, 2014). Certains pays ont d'ailleurs mis en œuvre des mesures coercitives à l'égard des passagers de conducteurs aux facultés affaiblies, notamment le Japon (Éduc'alcool, 2010).

Par ailleurs, il pourrait y avoir un lien entre le fait d'être le passager d'un conducteur aux facultés affaiblies et le fait de conduire soi-même avec les facultés affaiblies (Yu et Shacket, 1999). En effet, selon les données de l'ESCC, plus du quart (27 %)[17] des passagers d'un conducteur ayant conduit avec les facultés affaiblies ont dit avoir eux-mêmes conduit un véhicule routier avec les facultés affaiblies. Plus de la moitié (59 %) des conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies ont dit avoir aussi été les passagers d'un conducteur aux facultés affaiblies dans les 12 mois précédant l'enquête.

De façon générale, les caractéristiques des conducteurs ayant déclaré avoir conduit avec les facultés affaiblies et celles des passagers d'un conducteur aux facultés affaiblies étaient relativement semblables. Par exemple, les jeunes adultes, les personnes déclarant conduire plus vite ou de façon plus agressive que la moyenne et les personnes déclarant consommer de l'alcool de façon abusive au moins une fois par mois étaient plus susceptibles que la moyenne d'avoir été les passagers d'un conducteur ayant conduit après avoir bu de l'alcool.

Certaines différences observées pour la conduite après avoir consommé de l'alcool étaient toutefois un peu moins prononcées pour ce qui est d'être le passager d'un conducteur ayant conduit avec les facultés affaiblies. Par exemple, alors que les hommes étaient environ 9 fois plus susceptibles que les femmes de déclarer avoir conduit après avoir bu au moins deux consommations dans l'heure précédant leur départ, ils étaient 1,7 fois plus susceptibles de déclarer avoir été les passagers d'un conducteur ayant conduit après avoir consommé de l'alcool.

Par ailleurs, le fait d'être un conducteur ou un passager pourrait dans bien des cas davantage relever des circonstances (p. ex. le fait de disposer ou non de son véhicule) que des caractéristiques des personnes impliquées dans ces situations, puisque les attitudes par rapport aux comportements à risque et à la consommation d'alcool chez les personnes ayant conduit avec les facultés affaiblies et leurs passagers seraient relativement semblables (Beirness, 2014).

Résumé

En 2014, environ 4 % des conducteurs de l'Ontario, du Manitoba, de l'Alberta, du Yukon et du Nunavut ont déclaré avoir conduit après avoir bu au moins 2 consommations dans l'heure précédant leur départ, au moins une fois au cours des 12 mois précédant la collecte des données de l'ESCC. Plus des trois quarts d'entre eux ont indiqué l'avoir fait plus d'une fois durant l'année. Dans l'ensemble, ces conducteurs qui ont déclaré avoir conduit après avoir consommé de l'alcool plus d'une fois étaient à l'origine de 97 % des cas d'alcool au volant.

En 2015, la police a déclaré 72 039 affaires de conduite avec facultés affaiblies à l'échelle du pays, ce qui correspond à un taux de 201 affaires pour 100 000 habitants; il s'agit du plus faible taux enregistré depuis que des données sur le sujet ont commencé à être recueillies en 1986. La conduite avec les facultés affaiblies par la drogue représentait environ 4 % de ces affaires, une proportion qui est en hausse constante depuis qu'on a commencé à faire la distinction entre la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue en 2009[18].

Dans l'ensemble, les taux de conduite avec facultés affaiblies déclarés par la police étaient plus élevés dans les territoires, en Saskatchewan et en Alberta, et étaient plus faibles en Ontario et au Québec. Les taux de conduite avec facultés affaiblies étaient également plus élevés à l'extérieur des RMR, mais selon les données autodéclarées tirées de l'ESCC, cette différence est probablement liée aux différentes proportions de personnes conduisant un véhicule routier ainsi qu'à la conduite avec les facultés affaiblies d'un véhicule hors route (comme un bateau ou un véhicule tout terrain).

C'est chez les jeunes adultes que les taux de conduite avec facultés affaiblies déclarée par la police étaient les plus élevés en 2015. Cependant, c'est aussi chez les jeunes adultes qu'on a enregistré les plus importantes baisses de conduite avec facultés affaiblies au cours des dernières années. De plus, les données de l'ESCC indiquent que la conduite après avoir bu de l'alcool était davantage associée à des facteurs comme les comportements au volant et les habitudes de consommation d'alcool qu'à l'âge en soi, puisque les jeunes adultes étaient moins susceptibles de déclarer avoir conduit après avoir bu de l'alcool que les adultes plus âgés une fois que d'autres facteurs étaient pris en considération.

Environ 70 % des affaires de conduite avec facultés affaiblies déclarées par la police en 2015 ont mené à des accusations en vertu du *Code criminel*. Par ailleurs, les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue étaient moins susceptibles d'être classées par mise en accusation que les affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool. Lorsqu'elles étaient entendues par les tribunaux, les causes de conduite avec facultés affaiblies par la drogue prenaient, dans l'ensemble, plus du double du temps pour être traitées; une différence qui s'est accentuée depuis que des données sur le sujet sont recueillies. De plus, les causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue étaient moins susceptibles que celles de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool de se solder par un verdict de culpabilité.

Encadré 6
Articles récents de *Juristat* traitant de la conduite avec facultés affaiblies

Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2015

Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2014

Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada, 2013-2014

La conduite avec facultés affaiblies au Canada, 2011

Description de l'enquête

Programme de déclaration uniforme de la criminalité

Le Programme de déclaration uniforme de la criminalité (DUC) a été mis sur pied en 1962 avec la collaboration et l'aide de l'Association canadienne des chefs de police. L'enquête vise les crimes signalés à la police et dont le bien-fondé a été établi au moyen d'une enquête. Les données proviennent de tous les services de police fédéraux, provinciaux et municipaux au Canada et concernent les infractions au *Code criminel* et aux autres lois fédérales.

Une affaire peut comprendre plus d'une infraction. Afin d'assurer la comparabilité des données entre les services de police, les chiffres figurant dans le présent article sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire, qui est déterminée d'après une règle de classification normalisée utilisée par tous les services de police. Une affaire peut comprendre à la fois la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue, qui ont la même gravité. Dans ces cas, l'analyse porte sur ce que la police a déterminé être la principale infraction dans l'affaire.

Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle

L'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle (EITJC) est menée par le Centre canadien de la statistique juridique (Statistique Canada), en collaboration avec les ministères des gouvernements provinciaux et territoriaux responsables des tribunaux de juridiction criminelle au Canada. Elle sert à recueillir des renseignements statistiques sur les causes traitées par les tribunaux pour adultes et les tribunaux de la jeunesse qui comportent des infractions au *Code criminel* et aux autres lois fédérales.

L'unité d'analyse de base est la cause. Une cause comprend une ou plusieurs accusations portées contre une personne ou une société qui ont été traitées par les tribunaux en même temps et qui ont fait l'objet d'une décision finale. Elle regroupe toutes les accusations portées contre la même personne et dont une ou plusieurs dates clés se chevauchent (date de l'infraction, date de l'introduction, date de la première comparution ou date de la décision) en une seule cause.

En 2014-2015, l'EITJC tenait compte de toutes les causes réglées par les tribunaux canadiens de juridiction criminelle pour adultes, sauf les cours supérieures de l'Île-du-Prince-Édouard, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, ainsi que les cours municipales du Québec. Ces données n'ont pas pu être extraites des systèmes d'information électroniques de ces provinces et, par conséquent, n'ont pas été déclarées à l'enquête.

Fichier combiné de l'Enquête intégrée sur les tribunaux de juridiction criminelle et du Programme de déclaration uniforme de la criminalité

Aux fins du présent rapport, on a combiné les données de l'EITJC à celles du Programme DUC afin de distinguer les causes de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool des causes de conduite avec les facultés affaiblies par la drogue.

On a d'abord identifié, pour les années 2010-2011 à 2014-2015, l'ensemble des causes traitées par les tribunaux de juridiction criminelle pour lesquelles l'accusation la plus grave était la conduite avec facultés affaiblies. En utilisant un processus de couplage hiérarchique déterministe, on a ensuite tenté d'identifier, parmi les affaires déclarées par la police entre 2008 et 2014, celles qui correspondaient aux causes de conduite avec facultés affaiblies traitées par les tribunaux. On a été en mesure d'établir une correspondance fiable pour 185 667 causes, soit 87 % des causes de conduite avec facultés affaiblies.

Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes

L'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) est une enquête transversale menée auprès d'environ 65 000 répondants visant à recueillir des renseignements sur l'état de santé, l'utilisation des services de santé et les déterminants de la santé de la population canadienne. L'ESCC comprend des modules optionnels, dont celui sur la conduite automobile. Ces modules optionnels sont choisis par les intervenants provinciaux et territoriaux et s'appliquent seulement aux provinces et territoires qui ont choisi le module. En 2014, l'Ontario, le Manitoba, l'Alberta, le Yukon et le Nunavut ont choisi de participer au module sur la conduite automobile, pour un total d'environ 32 000 répondants.

L'ESCC vise la population âgée de 12 ans et plus vivant dans les dix provinces et les trois territoires du Canada. Sont exclus du champ de l'enquête les personnes vivant dans les réserves et autres peuplements autochtones des provinces, les membres à temps plein des Forces canadiennes et la population vivant en établissement. La base de sondage de l'ESCC couvrait 92 % de la population ciblée au Yukon et au Nunavut.

Comme c'est le cas pour toutes les enquêtes auprès des ménages, les données comportent des limites. Les résultats reposent sur un échantillon et sont donc sujets à des erreurs d'échantillonnage. Des résultats légèrement différents auraient pu être obtenus si la population entière avait été visée par l'enquête. Dans le présent article, le coefficient de variation (c.v.) est utilisé comme mesure de l'erreur d'échantillonnage. Toute estimation ayant un c.v. élevé (plus de 33,3 %) n'a pas été publiée, parce qu'elle était trop peu fiable. Dans ces cas, le symbole « F » est utilisé au lieu d'une estimation dans les graphiques et les tableaux de données. Lorsque le c.v. d'une estimation se situe entre 16,6 et 33,3, il faut se servir de cette dernière avec prudence et le symbole « E » est utilisé. Dans le cas des statistiques descriptives et des analyses par recoupement, des intervalles de confiance de 95 % ont été utilisés pour déterminer si la différence entre les valeurs était statistiquement significative.

Références

ALLEN, Mary. 2016. « Statistiques sur les crimes déclarés par la police au Canada, 2015 », *Juristat,* vol. 36, nº 1, produit nº 85-002-X au catalogue de Statistique Canada.

ASBRIDGE, Mark, et Rachel OGILVIE. 2015. *A Feasibility Study of Roadside Oral Fluid Drug Testing,* MADD Canada.

BEIRNESS, Douglas J. 2014. « Caractéristiques des jeunes passagers de véhicules avec un conducteur ayant les facultés affaiblies », Centre canadien de lutte contre les toxicomanies.

BEIRNESS, Douglas J., et Erin E. BEASLEY. 2011. « Alcool et drogues chez les conducteurs, une enquête routière menée en 2010 en Colombie-Britannique », Centre canadien de lutte contre les toxicomanies.

Centre canadien de lutte contre les toxicomanies. 2015. « Programme d'évaluation et de classification des drogues », *Document d'orientation,* décembre.

Comités du Sénat du Canada. 2016. « Justice différée, justice refusée — L'urgence de réduire les longs délais dans le système judiciaire au Canada », Rapport du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles (site consulté le 6 octobre 2016).

Conseil canadien de la sécurité. 2009. « Fatigue au volant : tomber endormi sur la route », *Prévention au Canada,* vol. 53, nº 2.

Éduc'alcool. 2016. « Boire, conduire, choisir » (site consulté le 6 octobre 2016).

Éduc'alcool. 2010. « Abus d'alcool au volant : Les effets de l'augmentation de la perception de se faire prendre si l'on conduit avec les facultés affaiblies ».

Gendarmerie royale du Canada. 2016a. « Expert en reconnaissance de drogues », Section de la sécurité routière (site consulté le 6 octobre 2016).

Gendarmerie royale du Canada. 2016b. « Cinq choses à savoir sur la conduite avec facultés affaiblies », Section de la sécurité routière (site consulté le 6 octobre 2016).

Gendarmerie royale du Canada. 2016c. « La distraction au volant », Centre de prévention du crime (site consulté le 6 octobre 2016).

JONAH, Brian A. 1997. « Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature », *Accident Analysis & Prevention,* vol. 29, nº 5, p. 651 à 655.

MAXWELL, Ashley. 2015. « Statistiques sur les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes au Canada, 2013-2014 », *Juristat,* vol. 35, nº 1, produit nº 85-002-X au catalogue de Statistique Canada.

Ministère de la Justice Canada. 2016. « Changer les lois sur la marijuana » (site consulté le 6 octobre 2016).

PARÉ, Louise, et Michel LAROCHELLE. 2004. « Alternatives de transport à la conduite avec facultés affaiblies en région rurale : bilan et perspectives », Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Chaudière-Appalaches, Direction de santé publique.

PÉREZ, Claudio E. 2002. « Consommation de fruits et de légumes », *Rapports sur la santé,* vol. 13, nº 3, produit nº 82-003-X au catalogue de Statistique Canada.

ROBERTSON, Robyn D., et autres. 2016. « Impaired driving in rural jurisdictions: Problems and solutions », Fondation de recherches sur les blessures de la route.

ROBERTSON, Robyn D., Karen BOWMAN et Jean-Michel CHARLES. 2015. « La distraction au volant au Canada : Progresser par l'action », Fondation de recherches sur les blessures de la route.

Sécurité publique Canada. 2011. « Archives — Ateliers sur les nouveaux problèmes liés à la lutte antidrogue » (site consulté le 6 octobre 2016).

Transports Canada. 2016. « Statistiques sur les collisions de la route au Canada 2014 » (site consulté le 6 octobre 2016).

YU, Jiang, et R.W. SHACKET. 1999. « Drinking-driving and riding with drunk drivers among young adults: an analysis of reciprocal effects », *Journal of Studies on Alcohol and Drugs,* vol. 60, nº 5, p. 615 à 621.

ZUCKERMAN, Marvin, et D. Michael KUHLMAN. 2000. « Personality and risk-taking: Common biosocial factors », *Journal of Personality,* vol. 68, nº 6, p. 999 à 1029.

Notes

1. Les taux sont calculés pour 100 000 habitants de tous âges.

2. Voir la section « La conduite avec les facultés affaiblies par la drogue est moins susceptible de donner lieu à une inculpation que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ».

3. La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue correspondent à la même infraction au *Code criminel.* Dans le cadre du Programme de déclaration uniforme de la criminalité, elles peuvent toutefois être distinguées au moyen de codes d'infraction différents. Les services de police peuvent fournir à Statistique Canada jusqu'à quatre codes d'infraction. Cependant, seul le code pour la principale infraction (infraction la plus grave dans l'affaire) est transmis de façon systématique par l'ensemble des services de police. Pour assurer la comparabilité des données, l'analyse porte donc habituellement sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue ayant le même niveau de gravité, il revient donc à la police de déterminer laquelle correspond à la principale infraction dans l'affaire. Comme la police ne déclare pas toujours les infractions secondaires, le nombre de conducteurs qui avaient les facultés affaiblies à la fois par l'alcool et par la drogue pourrait donc être sous-estimé.

4. Selon les données de l'Enquête sociale générale de 2014, 84 % des ménages situés dans une RMR avaient au moins un véhicule à moteur, comparativement à 90 % des ménages situés à l'extérieur d'une RMR. Dans le même ordre d'idées, 77 % des répondants au module sur la conduite de l'ESCC vivant dans une RMR ont déclaré avoir conduit un véhicule au cours de l'année précédente, comparativement à 87 % des répondants vivant à l'extérieur d'une RMR.

5. Pour qu'une affaire soit classée par une mise en accusation, il faut qu'au moins un auteur présumé ait été identifié et qu'une accusation ait été déposée, ou recommandée, contre cette personne en rapport avec l'affaire.

6. Les taux sont calculés pour 100 000 titulaires de permis de conduire dans chacun des groupes, selon les données de Transports Canada (Transports Canada, 2016).

7. La fin de semaine est définie comme allant du samedi à minuit (0 h) au dimanche à 23 h 59.

8. Même si la très grande majorité des causes de conduite avec facultés affaiblies sont traitées par les tribunaux de juridiction criminelle pour adultes, les données comprennent aussi celles transmises par les tribunaux de la jeunesse.

9. La médiane correspond à la valeur centrale lorsque les données sont ordonnées de la plus basse à la plus haute valeur.

10. Au Québec, certaines cours municipales entendent des dossiers de la partie XXVII du *Code criminel,* c'est-à-dire des poursuites intentées par voie de déclaration sommaire de culpabilité. Ces dossiers, qui correspondent à un accusé dans un évènement, sont exclus des renseignements transmis par le Québec à Statistique Canada. La durée médiane du traitement des causes au Québec est, par conséquent, surestimée puisque les données des cours municipales, qui entendent normalement les affaires les moins graves, ne sont pas considérées.

11. Les pourcentages excluent les causes pour lesquelles l'information était inconnue.

12. L'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes comprend des modules de questions qui sont posées à l'ensemble de l'échantillon ainsi que des modules optionnels. Pour chaque cycle de l'enquête, les partenaires des provinces et des territoires peuvent choisir ou non de participer aux modules optionnels. Le module sur la conduite automobile est un module optionnel auquel ont choisi de participer, en 2014, l'Ontario, le Manitoba, l'Alberta, le Yukon et le Nunavut. Bien que ces provinces et territoires représentent ensemble un peu plus de la moitié de la population canadienne, il est important de souligner que les données sont pondérées pour être représentatives de ces provinces et territoires, et non de l'ensemble de la population canadienne. Des résultats différents auraient pu être obtenus si l'ensemble de la population avait été sondé.

13. Sauf indication contraire, les différences présentées dans cette section sont significatives à $p < 0,05$.

14. Les réponses « Ne sait pas », « Refus » et « Non déclaré » sont incluses dans le calcul des pourcentages. Dans l'ensemble, ces réponses représentaient moins de 0,5 % des répondants aux questions sur la conduite avec facultés affaiblies. Les répondants ayant déclaré ne pas avoir consommé d'alcool au cours des 12 mois précédant l'enquête ont automatiquement été classés comme n'ayant pas conduit avec les facultés affaiblies. Les personnes ayant déclaré ne pas avoir conduit un véhicule dans les 12 mois précédant l'enquête ont été exclues des calculs.

15. Les répondants ont été divisés en cinq parties égales en fonction de leur revenu, c'est-à-dire en quintiles. Le cinquième des répondants aux revenus du ménage les plus élevés étaient classés dans le quintile supérieur, alors qu'à l'inverse, le cinquième des répondants aux revenus du ménage les plus faibles étaient classés dans le quintile inférieur. La répartition a été faite pour chaque province, afin de tenir compte des écarts de revenus d'une province à l'autre.

16. La question n'a pas été posée aux répondants qui avaient seulement conduit une moto ou une motocyclette dans les 12 mois précédant l'enquête.

17. La proportion est fondée sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit un véhicule routier au cours des 12 mois précédant l'enquête.

18. La distinction entre la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et la conduite avec les facultés affaiblies par la drogue a été ajoutée au Programme de déclaration uniforme de la criminalité au cours de l'année 2008. L'année 2009 représente donc la première année complète où cette distinction existait.

Tableaux de données détaillés

Tableau 1.1
Affaires de conduite avec facultés affaiblies, selon le type d'infraction et la province ou le territoire, 2015

Province ou territoire	Facultés affaiblies par l'alcool					Facultés affaiblies par la drogue					Facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue				
	Conduite avec facultés affaiblies causant la mort	Conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles	Conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies	Défaut de se soumettre à un contrôle[1]	Total	Conduite avec facultés affaiblies causant la mort	Conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles	Conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies	Défaut de se soumettre à un contrôle[1]	Total	Conduite avec facultés affaiblies causant la mort	Conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles	Conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies	Défaut de se soumettre à un contrôle[1]	Total des affaires de conduite avec facultés affaiblies
	nombre														
Terre-Neuve-et-Labrador	2	9	1 207	37	1 255	1	2	117	1	121	3	11	1 324	38	1 376
Île-du-Prince-Édouard	1	1	342	20	364	1	0	20	1	22	2	1	362	21	386
Nouvelle-Écosse	3	8	2 348	99	2 458	0	2	192	1	195	3	10	2 540	100	2 653
Nouveau-Brunswick	4	14	1 545	146	1 709	0	0	84	2	86	4	14	1 629	148	1 795
Québec	17	212	14 151	105	14 485	1	4	708	1	714	18	216	14 859	106	15 199
Ontario	24	83	14 003	722	14 832	0	3	432	13	448	24	86	14 435	735	15 280
Manitoba	7	43	2 552	81	2 683	0	2	125	1	128	7	45	2 677	82	2 811
Saskatchewan	13	78	6 118	149	6 358	0	1	159	1	161	13	79	6 277	150	6 519
Alberta	30	70	11 910	701	12 711	3	4	468	3	478	33	74	12 378	704	13 189
Colombie-Britannique	14	53	9 684	1 505	11 256	1	1	385	9	396	15	54	10 069	1 514	11 652
Yukon	0	3	422	16	441	0	0	12	0	12	0	3	434	16	453
Territoires du Nord-Ouest	0	2	503	15	520	0	0	14	0	14	0	2	517	15	534
Nunavut	0	1	177	3	181	0	0	11	0	11	0	1	188	3	192
Canada	**115**	**577**	**64 962**	**3 599**	**69 253**	**7**	**19**	**2 727**	**33**	**2 786**	**122**	**596**	**67 689**	**3 632**	**72 039**

Province ou territoire	Facultés affaiblies par l'alcool					Facultés affaiblies par la drogue					Facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue				
	Conduite avec facultés affaiblies causant la mort	Conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles	Conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies	Défaut de se soumettre à un contrôle[1]	Total	Conduite avec facultés affaiblies causant la mort	Conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles	Conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies	Défaut de se soumettre à un contrôle[1]	Total	Conduite avec facultés affaiblies causant la mort	Conduite avec facultés affaiblies causant des lésions corporelles	Conduite d'un véhicule avec les facultés affaiblies	Défaut de se soumettre à un contrôle[1]	Total des affaires de conduite avec facultés affaiblies
	taux pour 100 000 habitants														
Terre-Neuve-et-Labrador	0,4	1,7	229	7,0	238	0,2	0,4	22,2	0,2	22,9	0,6	2,1	251	7,2	261
Île-du-Prince-Édouard	0,7	0,7	234	13,7	249	0,7	0,0	13,7	0,7	15,0	1,4	0,7	247	14,3	264
Nouvelle-Écosse	0,3	0,8	249	10,5	261	0,0	0,2	20,4	0,1	20,7	0,3	1,1	269	10,6	281
Nouveau-Brunswick	0,5	1,9	205	19,4	227	0,0	0,0	11,1	0,3	11,4	0,5	1,9	216	19,6	238
Québec	0,2	2,6	171	1,3	175	0,0	0,0	8,6	0,0	8,6	0,2	2,6	180	1,3	184
Ontario	0,2	0,6	102	5,2	108	0,0	0,0	3,1	0,1	3,2	0,2	0,6	105	5,3	111
Manitoba	0,5	3,3	197	6,3	207	0,0	0,2	9,7	0,1	9,9	0,5	3,5	207	6,3	217
Saskatchewan	1,1	6,9	540	13,1	561	0,0	0,1	14,0	0,1	14,2	1,1	7,0	554	13,2	575
Alberta	0,7	1,7	284	16,7	303	0,1	0,1	11,2	0,1	11,4	0,8	1,8	295	16,8	314
Colombie-Britannique	0,3	1,1	207	32,1	240	0,0	0,0	8,2	0,2	8,5	0,3	1,2	215	32,3	249
Yukon	0,0	8,0	1 127	42,7	1 178	0,0	0,0	32,1	0,0	32,1	0,0	8,0	1 160	42,7	1 210
Territoires du Nord-Ouest	0,0	4,5	1 141	34,0	1 179	0,0	0,0	31,8	0,0	31,8	0,0	4,5	1 173	34,0	1 211
Nunavut	0,0	2,7	479	8,1	490	0,0	0,0	29,8	0,0	29,8	0,0	2,7	509	8,1	520
Canada	**0,3**	**1,6**	**181**	**10,0**	**193**	**0,0**	**0,1**	**7,6**	**0,1**	**7,8**	**0,3**	**1,7**	**189**	**10,1**	**201**

1. Comprend l'omission ou le refus de fournir un échantillon d'haleine, de sang ou d'une autre substance corporelle (paragraphe 253[5] du *Code criminel*).

Note : Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 1.2
Affaires de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, selon la région métropolitaine de recensement, 2015

Région métropolitaine de recensement	Conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool			Conduite avec les facultés affaiblies par la drogue			Total des affaires de conduite avec facultés affaiblies		
	nombre	taux	variation du taux en pourcentage par rapport à 2014	nombre	taux	variation du taux en pourcentage par rapport à 2014	nombre	taux	variation du taux en pourcentage par rapport à 2014
St. John's	758	368	-17	88	42,8	6	846	411	-15
Halifax	870	208	-8	36	8,6	-23	906	217	-9
Moncton	387	248	-7	28	17,9	7	415	266	-6
Saint John	213	167	7	3	2,4	...	216	170	8
Saguenay	344	205	-1	19	11,3	138	363	217	2
Québec	1 217	152	0	103	12,9	46	1 320	165	2
Sherbrooke	334	168	-26	26	13,1	12	360	181	-24
Trois-Rivières	297	191	-18	18	11,6	156	315	203	-15
Montréal	5 611	138	-2	275	6,8	29	5 886	145	-1
Gatineau[1]	551	168	-7	44	13,4	15	595	181	-5
Ottawa–Gatineau	1 338	101	-1	74	5,6	29	1 412	107	0
Ottawa[2]	787	79	4	30	3,0	56	817	82	5
Kingston	101	61	-5	2	1,2	-50	103	62	-7
Peterborough	190	155	-10	4	3,3	-20	194	159	-10
Toronto	5 110	84	2	161	2,7	34	5 271	87	3
Hamilton	773	103	-5	23	3,1	107	796	106	-3
St. Catharines–Niagara	564	126	-2	0	0,0	-100	564	126	-2
Kitchener–Cambridge–Waterloo	530	98	-3	5	0,9	-45	535	99	-4
Brantford	158	109	1	0	0,0	-100	158	109	-1
Guelph	152	117	-6	2	1,5	...	154	118	-5
London	444	87	0	16	3,1	-7	460	90	-1
Windsor	279	84	4	7	2,1	0	286	86	3
Barrie	285	134	-11	16	7,5	-25	301	141	-12
Grand Sudbury	152	93	-6	9	5,5	-18	161	98	-7
Thunder Bay	139	115	-4	2	1,7	...	141	116	-2
Winnipeg	740	92	-8	28	3,5	128	768	95	-6
Regina	742	306	-2	14	5,8	6	756	311	-2
Saskatoon	700	225	5	9	2,9	-32	709	228	5
Calgary	1 859	129	-11	44	3,0	-4	1 903	132	-11
Edmonton	2 954	217	-6	121	8,9	-12	3 075	226	-6
Kelowna	593	303	-16	41	20,9	-26	634	323	-17
Abbotsford–Mission	392	213	-22	10	5,4	389	402	218	-21
Vancouver	3 973	159	-11	143	5,7	157	4 116	164	-8
Victoria	931	255	10	59	16,2	36	990	271	12

... n'ayant pas lieu de figurer

1. Gatineau représente la partie de la RMR d'Ottawa–Gatineau située au Québec.
2. Ottawa représente la partie de la RMR d'Ottawa–Gatineau située en Ontario.

Note : Une région métropolitaine de recensement (RMR) est composée d'une ou de plusieurs municipalités voisines situées autour d'un grand noyau urbain. Une RMR doit compter au moins 100 000 habitants, dont au moins 50 000 vivent dans le noyau urbain. Pour faire partie de la RMR, les municipalités adjacentes doivent être fortement intégrées à la région urbaine centrale, le degré d'intégration étant mesuré par le débit de la migration quotidienne calculé à partir des données du recensement. Une RMR est normalement desservie par plus d'un service de police. La RMR d'Oshawa est exclue du présent tableau en raison du manque de correspondance entre les limites des territoires des services de police et celles de la RMR. Les différentes façons dont les services de police traitent les délits de la route peuvent avoir une incidence sur les statistiques déclarées par la police. Les chiffres sont fondés sur l'infraction la plus grave dans l'affaire. Une affaire peut comprendre plus d'un délit de la route prévu au *Code criminel*. La variation en pourcentage est fondée sur des taux non arrondis. Les chiffres de population sont fondés sur les estimations au 1er juillet fournies par la Division de la démographie de Statistique Canada.

Source : Statistique Canada, Centre canadien de la statistique juridique, Programme de déclaration uniforme de la criminalité.

Tableau 3.1
Conducteurs qui ont déclaré avoir conduit un véhicule après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, selon certaines caractéristiques socioéconomiques, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014

	Véhicule routier[1]		Véhicule hors route[2]		Tous les types de véhicules à moteur	
Certaines caractéristiques socioéconomiques	nombre	pourcentage[3]	nombre	pourcentage[3]	nombre	pourcentage[3]
Sexe						
Masculin†	483 438	7,5	166 899	7,4	579 682	8,8
Féminin	46 904	0,8*	16 164[E]	1,1[E]*	60 721	1,0*
Groupe d'âge						
15 à 17 ans	F	F	F	F	F	F
18 à 24 ans	71 788[E]	5,3*	31 577[E]	6,2[E]*	95 466	6,8*
25 à 34 ans	134 081	6,4*	58 864[E]	8,1[E]*	166 482	7,8*
35 à 44 ans	84 856	3,7	33 868[E]	4,9[E]	101 548	4,4*
45 à 54 ans	103 795[E]	4,6[E]*	27 539[E]	4,1[E]	124 368	5,5*
55 à 64 ans	82 578	3,7	20 023[E]	3,5[E]	93 074	4,2*
65 ans et plus†	50 996	2,7	6 997[E]	2,3[E]	54 709	2,9
État matrimonial						
Marié†	225 654	3,3	83 665	4,2	269 694	3,9
Conjoint de fait	81 881[E]	7,7*	37 026[E]	9,2[E]*	109 432	10,0*
Veuf	12 615[E]	2,9[E]	x	x	13 005[E]	2,9[E]
Séparé ou divorcé	46 579[E]	5,1[E]	6 437[E]	3,7[E]	49 315[E]	5,3[E]
Célibataire	163 443	5,3*	55 501	4,9	198 789	6,1*
Niveau de scolarité						
Sans diplôme d'études secondaires†	34 183[E]	2,5[E]	23 044[E]	4,4[E]	49 685[E]	3,3[E]
Diplôme d'études secondaires[4]	149 335	4,6*	66 779[E]	7,1[E]	189 553	5,7*
Diplôme d'une école de formation professionnelle	89 093	10,4*	22 073[E]	7,0[E]	100 046	11,6*
Diplôme d'un collège	126 702	4,2*	43 134[E]	4,8[E]	152 109	5,1*
Grade universitaire au niveau du baccalauréat	101 499	3,7	21 957[E]	3,0[E]	116 605	4,2
Grade universitaire supérieur au baccalauréat	28 064[E]	2,6[E]	F	F	30 450[E]	2,8[E]
Quintile du revenu du ménage[5]						
Quintile inférieur†	38 863[E]	2,2[E]	16 573[E]	4,7[E]	49 447[E]	2,7[E]
Deuxième quintile	54 556	2,3	19 328[E]	4,2[E]	68 535	2,9
Troisième quintile	98 725	3,9*	29 226[E]	4,2[E]	120 677	4,7*
Quatrième quintile	156 952	5,5*	50 909[E]	5,4[E]	183 862	6,4*
Quintile supérieur	178 622	6,1*	65 990	5,2	214 654	7,3*
Identité autochtone						
Non-Autochtone†	505 506	4,3	168 473	4,8	607 744	5,0
Autochtone	21 187[E]	4,8[E]	13 227[E]	7,0[E]	28 384[E]	6,1[E]
Ensemble de la population	**530 342**	**4,3**	**183 063**	**4,9**	**640 404**	**5,0**

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique
[E] à utiliser avec prudence
F trop peu fiable pour être publié
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$)
† catégorie de référence
1. Comprend les véhicules automobiles, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camionnettes et les motocyclettes.
2. Comprend les véhicules tout terrain, les motoneiges, les motomarines et les bateaux à moteur. Exclut les aéronefs.
3. Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit ce type de véhicule au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
4. Comprend les études postsecondaires partielles.
5. Exclut les données du Yukon et du Nunavut. Les quintiles ont été ajustés à la province.
Note : Les catégories « Véhicule routier » et « Véhicule hors route » ne sont pas mutuellement exclusives. Par conséquent, leur somme ne correspond pas à la catégorie « Tous les types de véhicules à moteur ».
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Tableau 3.2
Conducteurs qui ont déclaré avoir conduit un véhicule après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, selon certaines habitudes de conduite, de consommation d'alcool et liées à la santé, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014

	Véhicule routier[1]		Véhicule hors route[2]		Tous les types de véhicules à moteur	
Certaines habitudes	nombre	pourcentage[3]	nombre	pourcentage[3]	nombre	pourcentage[3]
Comparativement aux autres conducteurs, diriez-vous que vous conduisez habituellement :						
Moins vite†	54 176[E]	2,9[E]	33 731[E]	7,4[E]	82 214	4,4
À peu près à la même vitesse	244 938	3,3	78 317[E]	4,1[E]	286 860	3,8
Plus vite	229 568	7,7*	67 536	6,0	266 337	9,0*
Comparativement aux autres conducteurs, diriez-vous que vous conduisez habituellement :						
Moins agressivement†	147 652	2,9	57 819[E]	4,6[E]	188 945	3,7
Avec le même niveau d'agressivité	217 313	4,0*	69 772[E]	4,7[E]	260 120	4,8*
Plus agressivement	163 619	9,2*	51 622	7,1	185 877	10,4*
À quelle fréquence attachez-vous votre ceinture de sécurité lorsque vous conduisez?						
Toujours†	443 927	3,8	133 374	4,1	532 901	4,5
La plupart du temps, rarement ou jamais	86 017	13,9*	46 144[E]	16,3[E]*	103 774	16,7*
À quelle fréquence utilisez-vous un téléphone cellulaire (excluant la fonction mains libres) lorsque vous conduisez?						
Jamais†	211 810	2,3	64 050	3,0	256 355	2,8
Rarement, parfois ou souvent	318 135	9,3*	115 468	8,4*	380 319	11,2*
Fréquence de la consommation d'alcool[4]						
Une fois ou moins par mois[5, †]	24 252[E]	0,4[E]	14 156[E]	1,1[E]	35 020[E]	0,6[E]
Une fois ou moins par semaine	112 406	3,6*	29 947	2,9*	134 833	4,3*
Plus d'une fois par semaine (mais pas tous les jours)	301 383	10,5*	112 561	9,8*	364 156	12,6*
Tous les jours	91 812	10,0*	25 922[E]	9,1*	105 662	11,4*
Consommation abusive d'alcool[4, 6]						
Jamais[5, †]	41 632[E]	0,6[E]	F	F	52 615[E]	0,7[E]
Moins d'une fois par mois	143 183	4,8*	34 211[E]	3,0[E]	174 391	5,7*
Au moins une fois par mois (mais moins d'une fois par semaine)	172 921	11,2*	70 778[E]	9,8	213 852	13,6*
Au moins une fois par semaine	170 951	20,7*	64 990	16,9	196 801	23,5*
Usage du tabac						
N'a jamais fumé†	134 347	2,5	43 399[E]	2,9[E]	163 804	3,0
Ancien fumeur	217 718	4,4*	69 684	4,7*	265 558	5,4*
Fumeur occasionnel	50 168[E]	9,0[E]*	16 282[E]	8,5[E]*	60 685[E]	10,5*
Fumeur régulier	127 970	7,6*	53 698[E]	9,5[E]*	150 217	8,7*
Indice de l'activité physique pendant les loisirs[7]						
Actif†	155 909	4,3	62 899[E]	4,5[E]	198 207	5,3
Modérément actif	154 659	4,9	50 425[E]	4,8[E]	178 732	5,6
Inactif	219 773	3,9	69 738[E]	5,3[E]	263 464	4,6
Consommation quotidienne de fruits et de légumes						
5 portions ou plus par jour†	115 830	2,5	37 261[E]	2,7[E]	138 988	3,0
3 ou 4 portions par jour	172 393	4,0*	59 727[E]	4,7[E]*	215 884	4,9*
Moins de 3 portions par jour	226 491	7,5*	82 524	8,7*	268 110	8,6*

[E] à utiliser avec prudence
F trop peu fiable pour être publié
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$)
† catégorie de référence
1. Comprend les véhicules automobiles, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camionnettes et les motocyclettes.
2. Comprend les véhicules tout terrain, les motoneiges, les motomarines et les bateaux à moteur. Exclut les aéronefs.
3. Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit ce type de véhicule au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
4. Fondé sur la consommation d'alcool au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
5. Comprend les personnes n'ayant pas consommé d'alcool au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête. Ces dernières ont été automatiquement classées comme n'ayant pas conduit après avoir consommé de l'alcool.
6. Correspond à 5 boissons alcoolisées et plus pour les hommes ou à 4 boissons alcoolisées et plus pour les femmes lors d'une même occasion.
7. Établi selon les valeurs de dépenses d'énergie totales (kcal/kg/jour).
Note : Les catégories « Véhicule routier » et « Véhicule hors route » ne sont pas mutuellement exclusives. Par conséquent, leur somme ne correspond pas à la catégorie « Tous les types de véhicules à moteur ».
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Tableau 3.3
Passagers d'un conducteur qui a conduit après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente, selon certaines caractéristiques, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014

Certaines caractéristiques	Véhicule routier[1]		Véhicule hors route[2]		Tous les types de véhicules à moteur	
	nombre	pourcentage[3]	nombre	pourcentage[3]	nombre	pourcentage[3]
Sexe						
Masculin†	775 762	10,1	154 818	2,0	833 639	10,8
Féminin	471 372	6,0*	74 978	0,9*	516 010	6,5*
Groupe d'âge						
15 à 17 ans	43 861	5,8*	7 925[E]	1,0[E]*	49 942	6,6*
18 à 24 ans	270 333	15,0*	46 066	2,6*	293 543	16,3*
25 à 34 ans	363 477	14,1*	89 697	3,5*	400 886	15,6*
35 à 44 ans	203 996	7,8*	30 484[E]	1,2[E]*	217 722	8,3*
45 à 54 ans	173 804	6,7*	34 104[E]	1,3[E]*	184 071	7,0*
55 à 64 ans	117 324	4,6*	16 017[E]	0,6[E]*	126 887	4,9*
65 ans et plus†	74 339	2,8	5 501[E]	0,2[E]	76 597	2,9
Comparativement aux autres conducteurs, diriez-vous que vous conduisez habituellement :						
Moins vite†	132 124	7,0	28 951[E]	1,5[E]	140 827	7,5
À peu près à la même vitesse	549 902	7,3	93 055	1,2	590 839	7,9
Plus vite	470 250	15,9*	95 260	3,2*	513 882	17,3*
Comparativement aux autres conducteurs, diriez-vous que vous conduisez habituellement :						
Moins agressivement†	364 584	7,1	73 207	1,4	398 012	7,7
Avec le même niveau d'agressivité	499 524	9,3*	83 555	1,6	536 402	10,0*
Plus agressivement	287 586	16,1*	60 089	3,4*	310 136	17,4*
À quelle fréquence attachez-vous votre ceinture de sécurité lorsque vous conduisez?						
Toujours†	1 034 952	8,8	180 097	1,5	1 120 493	9,5
La plupart du temps, rarement ou jamais	118 829	19,2*	36 946[E]	6,0[E]*	126 337	20,4*
À quelle fréquence utilisez-vous un téléphone cellulaire (excluant la fonction mains libres) lorsque vous conduisez?						
Jamais†	530 770	5,9	137 982	0,9	574 877	6,4
Rarement, parfois ou souvent	622 948	18,3*	78 997	4,0*	671 890	19,7*
Consommation abusive d'alcool						
Jamais†	268 893	2,9	32 138[E]	0,3[E]	287 503	3,1
Moins d'une fois par mois	361 079	10,7*	45 281	1,3*	385 254	11,4*
Au moins une fois par mois (mais moins d'une fois par semaine)	344 819	20,0*	70 333	4,1*	380 370	22,1*
Au moins une fois par semaine	255 910	26,9*	79 539	8,4*	279 662	29,4*
Au cours des 12 mois précédents, avez-vous vous-mêmes conduit après avoir consommé deux boissons alcoolisées durant l'heure précédente...						
...un véhicule routier	310 351	58,5	53 754[E]	10,1[E]	314 760	59,4
...un véhicule hors route	111 751	61,0	90 650	49,5	137 414	75,1
...tout type de véhicule	361 767	56,5	109 522	17,1	388 732	60,7
Ensemble de la population	**1 247 134**	**8,0**	**229 796**	**1,5**	**1 349 649**	**8,6**

[E] à utiliser avec prudence
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$)
† catégorie de référence
1. Comprend les véhicules automobiles, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport, les camionnettes et les motocyclettes.
2. Comprend les véhicules tout terrain, les motoneiges, les motomarines et les bateaux à moteur. Exclut les aéronefs.
3. Le calcul des pourcentages est fondé sur les personnes qui ont déclaré avoir conduit ce type de véhicule au moins une fois au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête.
Note : Les catégories « Véhicule routier » et « Véhicule hors route » ne sont pas mutuellement exclusives. Par conséquent, leur somme ne correspond pas à la catégorie « Tous les types de véhicules à moteur ».
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.

Modèles 1 et 2
Conduite avec facultés affaiblies autodéclarée, selon certaines caractéristiques, analyse de régression logistique, Ontario, Manitoba, Alberta, Yukon et Nunavut, 2014

Variables explicatives	Modèle 1	Modèle 2
	Rapport de cote	
Sexe		
Féminin	Référence	Référence
Masculin	7,34***	6,37***
Groupe d'âge		
15 à 24 ans	Référence	Référence
25 à 34 ans	1,63*	1,68*
35 à 44 ans	1,33	1,49
45 à 64 ans	1,84**	2,42***
65 ans et plus	2,16**	4,39***
État matrimonial		
Marié	Référence	Référence
Conjoint de fait, célibataire, séparé ou divorcé	1,73***	1,50*
Veuf	2,84**	3,38**
Niveau de scolarité		
Diplôme d'une école de formation professionnelle	1,82**	1,87**
Autre diplôme ou aucun diplôme	Référence	Référence
Revenu du ménage		
Trois quintiles inférieurs	Référence	Référence
Deux quintiles supérieurs	1,74***	1,40*
Revenu inconnu ou sans objet[1]	2,05**	1,81*
Vitesse de conduite par rapport aux autres conducteurs		
Moins vite ou à peu près la même vitesse	Référence	Référence
Plus vite	1,57**	1,41*
Port de la ceinture au volant		
Toujours	Référence	Référence
La plupart du temps, rarement ou jamais	1,85**	1,69*
Utilisation d'un téléphone cellulaire (excluant la fonction mains libres) en conduisant		
Jamais	Référence	Référence
Rarement, parfois ou souvent	2,55***	2,19***
Conduit lorsque fatigué		
Jamais	Référence	Référence
Rarement, parfois ou souvent	2,74***	2,32***
Statut de fumeur		
Non-fumeur	Référence	n.s.
Fumeur	1,72***	n.s.
Consommation quotidienne de fruits et de légumes		
3 portions et plus	Référence	Référence
Moins de 3 portions	1,64***	1,56**
Fréquence de la consommation abusive d'alcool		
Jamais	...	Référence
Moins d'une fois par mois	...	6,39***
Au moins une fois par mois (mais moins d'une fois par semaine)	...	14,41***
Au moins une fois par semaine	...	25,88***

... n'ayant pas lieu de figurer
* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$)
** valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,01$)
*** valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,001$)
n.s. non significatif (retiré du modèle)
1. Comprend les conducteurs du Yukon et du Nunavut.
Note : Une analyse de régression logistique permet d'analyser l'effet des différents facteurs ayant une influence sur une variable dépendante (dans ce cas-ci, le fait d'avoir ou non conduit durant l'heure suivant la consommation d'au moins deux boissons alcoolisées au moins une fois au cours des 12 mois précédant l'enquête) tout en isolant l'effet des autres facteurs. Le résultat est donné par le rapport de cote, qui est déterminé par rapport à la catégorie de référence. Par exemple, le modèle 2 indique qu'un homme était, par rapport à une femme (catégorie de référence) possédant exactement les mêmes caractéristiques, 6,37 fois plus susceptible d'avoir déclaré avoir conduit après avoir consommé au moins deux boissons alcoolisées dans l'heure précédant le départ au moins une fois au cours des 12 mois précédant l'enquête.
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, 2014.